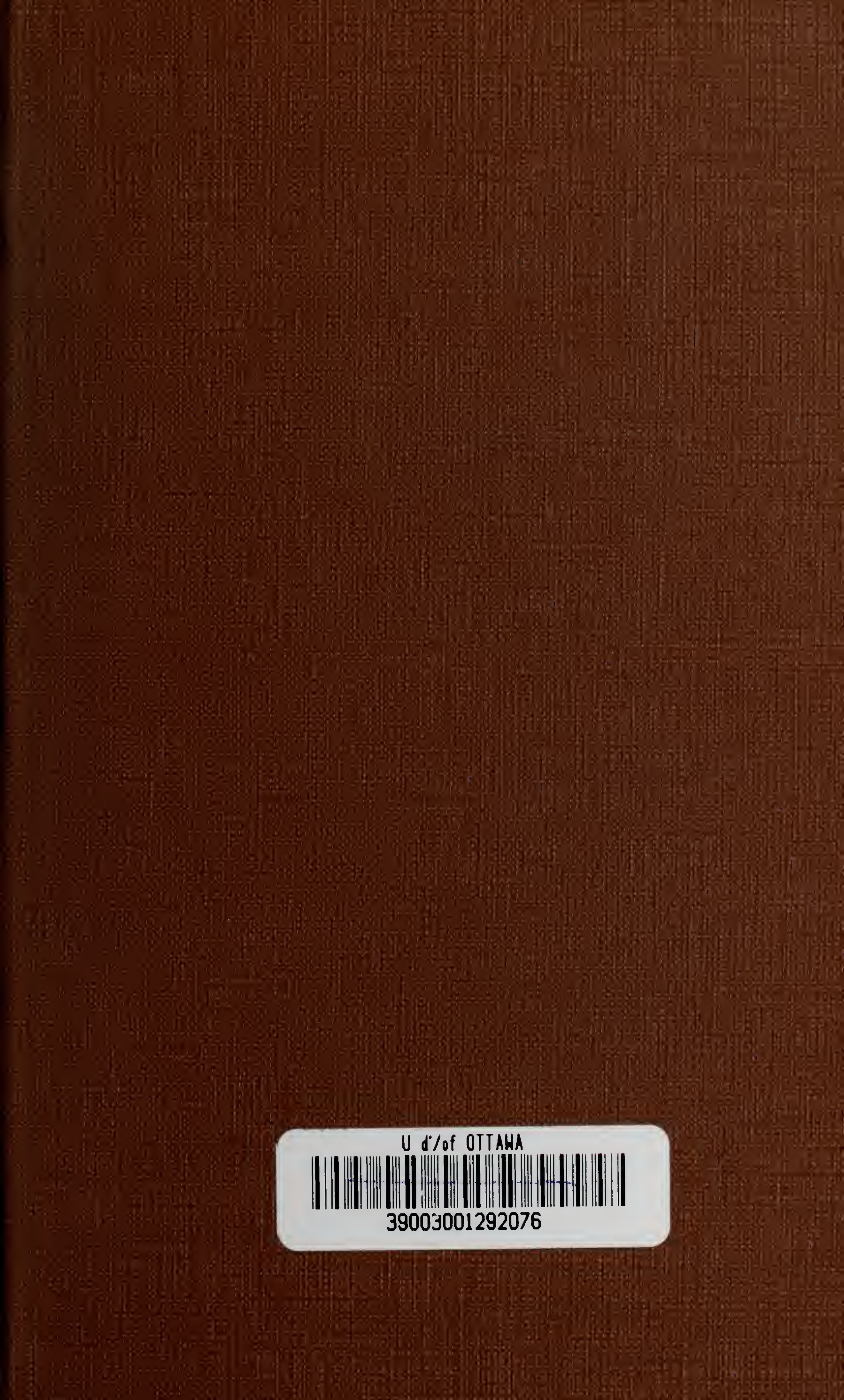

U d'/of OTTAWA
39003001292076


Ottaviensis

Jan 21/69

A Monsieur Gauthiot

Respectueux hommage

Hulot

D'ENTRECASTEAUX

1737 — 1793

4893. — L.-Imprimeries réunies, B, rue Mignon, 2. — MAY et MOTTEROZ, direct.

D'ENTRECASTEAUX

1737 — 1793

PAR

Le baron HULOT

AVEC QUATRE CARTES ET QUATRE PORTRAITS

EXTRAIT DU BULLETIN DE LA SOCIÉTÉ DE GÉOGRAPHIE
(3e TRIMESTRE 1894)

PARIS
SOCIÉTÉ DE GÉOGRAPHIE
184, BOULEVARD SAINT-GERMAIN, 184

1894



AVANT-PROPOS

Le vice-amiral d'Entrecasteaux n'a pas eu de biographe. M. de Rossel et le citoyen Labillardière ont publié, chacun dans un esprit différent, la relation de son voyage à la recherche de Lapérouse. Leurs ouvrages, justement réputés, ont permis à plusieurs auteurs de décrire avec fidélité non l'ensemble, mais la fin de cette glorieuse carrière.

Pour donner du navigateur une idée plus complète, il faut consulter les archives des ministères et les papiers de famille.

Sur la demande de la Société de Géographie, qui avait bien voulu nous charger de reconstituer la biographie de d'Entrecasteaux, les archives de la Marine, des Affaires étrangères et des Colonies nous ont été libéralement ouvertes[1]. Nous devons également à l'obligeance de plusieurs savants tels que MM. le docteur Hamy, Gabriel Marcel,

1. Le 17 novembre 1893, la Société de Géographie célébrait le centenaire de la mort de d'Entrecasteaux. A cette séance solennelle, que présidait M. Cheysson, vice-président de la Société, assistaient les représentants des ministres des Affaires étrangères, de l'Instruction publique, de la Guerre, de la Marine et du sous-secrétaire d'État des Colonies. Deux communications furent présentées : l'une par M. Henri Cordier, professeur à l'École des langues orientales vivantes, sur une mission diplomatique de d'Entrecasteaux en Chine, l'autre par le baron Hulot sur la vie et les voyages de l'illustre navigateur. (Voir *Comptes rendus* des séances de la Société de Géographie, 1893, n° 16.)

Caspari et Charles Joret la connaissance de nombreux documents. D'autre part, M. G. de Mougins-Roquefort a consulté pour ce travail les archives de la ville d'Aix, et M. F. de Lubac, l'un des derniers représentants de la famille d'Entrecasteaux, nous a communiqué un très intéressant registre des lettres de son grand oncle pendant son gouvernement des Mascareignes. Ajoutons que deux des portraits du navigateur, reproduits dans cette brochure, appartiennent à M. de Lubac; le troisième nous a été confié par M. Beautemps-Beaupré, descendant du célèbre ingénieur hydrographe qui accompagna l'amiral dans son dernier voyage.

Marin intrépide, diplomate avisé, administrateur prévoyant, esprit libéral, caractère droit, légèrement enclin à la tristesse, tel nous est apparu d'Entrecasteaux à travers les lignes de ses manuscrits.

Sans oser prétendre que nos recherches serviront à dégager certains points de notre politique coloniale à la veille de la Révolution française, nous espérons que cette étude mettra en relief les traits les plus saillants de la physionomie de notre héros.

D'ENTRECASTEAUX

CHAPITRE I

D'Entrecasteaux; sa famille; son enfance; ses débuts dans la marine. — Sa carrière de 1775 à 1785. — Parallèle entre Suffren et d'Entrecasteaux.

« La famille des barons de la Tour d'Aigues, marquis d'Entrecasteaux, du nom de Bruny, est originaire d'Italie, d'où elle vint s'établir à Nice, et de là à Marseille, vers le milieu du XVIIe siècle [1]. »

En 1714, Raymond Bruni, trésorier de France, acquit le marquisat d'Entrecasteaux et prêta hommage pour cette terre seigneuriale. Son fils, Jean-Baptiste de Bruni, marquis d'Entrecasteaux, fut président à mortier du parlement de Provence. De son mariage avec Dorothée de Lestang-Parade, il eut cinq enfants, dont trois fils. L'aîné suivit les traces de son père, le second entra dans la Compagnie de Jésus et le troisième, qui fait l'objet de cette étude, devint marin.

C'est au château d'Entrecasteaux, situé entre Barjols et Brignoles, non loin d'Aix-en-Provence, que naquit, en no-

1. *Histoire héroïque de la noblesse de Provence*, Avignon, 1776, t. I, p. 201. Voir Bibliothèque nationale.

Noter à ce propos que le nom de Bruni d'Entrecasteaux s'est écrit de plusieurs manières : les différences portent tantôt sur Bruni ou Bruny, tantôt sur d'Entrecasteaux ou Dentrecasteaux. Nous avons maintenu l'orthographe de l'acte de baptême qui est également conforme à la signature de l'amiral.

vembre 1737, Antoine-Raymond-Joseph de Bruni, chevalier d'Entrecasteaux[1].

On a peu de détails sur son enfance; mais il est certain que son éducation fut entièrement confiée aux jésuites. Son père et son grand-père avaient été élevés au collège Bourbon, d'Aix-en-Provence, tenu par ces religieux. Il y commença sans doute ses études, qu'il acheva à Paris dans une maison du même ordre.

M. de Rossel, dans la *Biographie universelle*[2], dit à ce propos : « Son caractère doux et bienveillant l'avait rendu propre à recevoir les impressions religieuses qu'on lui avait inspirées dès son enfance, et il conserva toujours des sentiments de piété que ni la vie d'un jeune militaire, ni l'exemple de ceux avec lesquels il a vécu n'ont jamais pu altérer. » Jamais, en effet, le navigateur ne renonça aux convictions de sa jeunesse, mais si sa foi est restée inébranlable, son esprit, ouvert aux idées larges et généreuses, n'hésita pas à manifester son aversion pour l'intolérance, comme nous le verrons dans la suite.

Le 4 juillet 1754, le chevalier d'Entrecasteaux fut reçu garde de la marine et fit son apprentissage sous la direction de son parent, le bailli de Suffren, alors lieutenant de vaisseau. Il prit une part active à la guerre de Sept Ans (sur

1. La plupart des auteurs qui se sont occupés de d'Entrecasteaux le font naître à Aix en 1739; Roux Alphérand, dans son livre *les Rues d'Aix*, rétablit le lieu d'origine du navigateur. Quant à la date de sa naissance, nous avons pu la rectifier aux archives de la Marine, où se trouve un extrait des registres de baptême de la paroisse de Sainte-Magdeleine d'Aix ainsi conçu : « Noble Antoine-Raymond-Joseph de Bruni d'Entrecasteaux, fils de messire Jean-Baptiste de Bruni, marquis d'Entrecasteaux, président à mortier au parlement de ce pays de Provence, et de dame Dorothée de Lestang-Parade, après avoir été ondoyé le huit novembre mil sept cent trente sept, a reçu le supplément des cérémonies du baptême ce jourd'hui vingtième janvier mil sept cent trente-huit. » Enregistré à Aix le 9 novembre 1790.

2. Voir *Biographie universelle ancienne et moderne* de Michaud, XIII, 1815.



D'ENTRECASTEAUX ENFANT.

Reproduction d'un portrait à l'huile appartenant à M. de Lubac.

le *Pomone* et sur le *Brave*). Sa conduite à la bataille de Minorque (1756), où La Galissonnière défit l'escadre anglaise de l'amiral Byng, lui valut le grade d'enseigne.

Après le désastreux traité de Paris, qui fit perdre à la France le Canada et les dix-neuf vingtièmes de son empire des Indes (1763), il servit sur l'*Hirondelle*, que commandait Chabert, et se fit remarquer par son aptitude aux travaux hydrographiques. Six ans plus tard, quand le maréchal comte de Vaux fut chargé de soumettre la Corse, l'enseigne reçut le commandement d'un petit bâtiment, l'*Espion*, avec mission d'intercepter toute communication entre les côtes de l'île et l'extérieur (21 mars 1769). Pendant cette croisière, il confirma la bonne opinion qu'on avait conçue de ses talents. Nommé lieutenant de vaisseau le 1er février de l'année suivante, il revint à Toulon par ordre du roi (31 mars 1770).

Si l'occasion ne s'est pas offerte à d'Entrecasteaux de donner sa mesure au début de sa carrière, il réussit cependant à s'attirer l'estime de ses chefs. « Une grande justesse d'esprit jointe à des vues très étendues le rendait propre à appliquer avec un égal succès ses études à tous les objets; et c'est pour ces deux qualités, qui distinguaient principalement son mérite, qu'il a paru avec tant d'éclat dans la marine, où il a toujours été autant considéré comme officier par ses talents que chéri de ses égaux et de ses subordonnés pour ses vertus[1]. »



Les conditions draconiennes que nous imposa l'Angleterre après la guerre de Sept Ans ne devaient pas tourner toutes à l'avantage de cette puissance. Les colonies anglaises de l'Amérique du Nord, devenues plus importantes

1. Citation de M. de Rossel (*Biographie universelle*).

par l'annexion du Canada, devinrent aussi plus ombrageuses. Conscientes de leurs forces, elles protestèrent d'abord contre l'imposition de droits onéreux sur le timbre, le papier, le thé, etc.

Boston donna le signal de la révolte (1773), et les Anglais défaits à Bunker's-Hill (1775) ne purent empêcher le congrès de Philadelphie de se réunir, ni treize colonies de S. M. Britannique de se déclarer indépendantes et libres (4 juillet 1776). On sait que, deux ans plus tard, ces « Etats-Unis » firent un traité d'alliance avec la France, qui les aida puissamment, tant sur terre que sur mer, à combattre leur métropole. Si La Fayette et Rochambeau ont été les héros de ces luttes, il est juste de rappeler que notre marine, bien qu'occupée dans l'Inde, contribua d'une façon efficace, sinon brillante, au succès de l'expédition.

Chevalier de Saint-Louis depuis le 28 juin 1775, d'Entrecasteaux avait navigué en 1776 sous les ordres du capitaine de vaisseau Suffren. Appelé au commandement d'un navire en 1778, il convoya avec la frégate *la Mignonne* plusieurs bâtiments marchands de Marseille dans les Échelles du Levant et il réussit à repousser les attaques qu'à deux reprises les corsaires ennemis dirigèrent contre la flottille. — Nommé capitaine de pavillon, le 13 mars 1779, il commanda pendant trois ans le *Majestueux*, vaisseau de 110 canons placé sous les ordres de M. de Rochechouart, puis il passa sur le *Puissant*, dont il conserva le commandement jusqu'à la fin de l'année 1783. Le sang-froid et les talents qu'il déploya dans ces diverses situations le rangèrent dès lors parmi les officiers les plus distingués. Son lieutenant, M. de Rossel, dit à cette occasion : « Les services de d'Entrecasteaux n'eurent pas moins d'utilité pendant la paix que pendant la guerre. Son esprit, soutenu par une application continuelle, avait embrassé toutes les parties de la théorie du marin, et il les possédait toutes. »

L'étendue de son savoir, la droiture de son jugement et

l'intégrité de son caractère le désignèrent à l'attention du maréchal de Castries, ministre de la Marine, qui lui confia le poste de directeur adjoint des ports et arsenaux. Il eut alors pour chef direct M. de Fleurieu, qui avait arrêté le plan des opérations navales de la guerre de l'Indépendance, et qui traçait, à cette époque, l'itinéraire de l'expédition de la *Boussole* et l'*Astrolabe*. A ce savant devait être confié le soin d'organiser le voyage à la recherche de Lapérouse, qu'entreprit en 1791 l'ancien directeur adjoint.

« C'est pendant que d'Entrecasteaux exerçait les fonctions de cette place, où il sut relever ses talents et ses vertus de l'éclat d'une considération méritée, qu'il fut frappé du coup le plus terrible et en même temps le plus sensible pour une homme de bien. Un malheur inouï, arrivé dans sa famille, faillit priver la marine du secours de ses lumières. »

Cette allusion, que M. de Rossel n'a pas voulu préciser, se rapporte à un crime qui fit grand bruit en son temps. M. Roux-Alphérand, dans son ouvrage *les Rues d'Aix*, reprend en détail cette lamentable affaire, qui figure également dans les *Causes célèbres de la Provence*[1]. Le nom de d'Entrecasteaux n'étant plus porté par personne, on a pensé qu'à un siècle de distance la vérité historique devait être rétablie. D'ailleurs, l'exposé des faits, loin de ternir la réputation du vice-amiral, ne peut que mettre en relief la délicatesse de ses sentiments.

Il s'agit d'un meurtre commis par un neveu de notre héros, à l'âge où la fureur de la passion étouffe parfois jusqu'au cri de la conscience.

La douleur et la désolation profondes qui déchirèrent le cœur du chevalier d'Entrecasteaux, à la nouvelle de cet attentat, déterminèrent ce soldat plein d'honneur à demander sa mise à la retraite immédiate. Le maréchal de Castries s'y refusa. Il avait apprécié ses mérites et il ne voulait pas que

1. Aix-en-Provence, 1889; Achille Makaire, éditeur.

les services d'un tel homme fussent perdus pour la patrie.

Résolu à quitter la France, où la vie lui était odieuse, le directeur adjoint des ports et arsenaux sollicita un poste éloigné. Le roi accéda à son désir, et « pour lui marquer sa satisfaction de ses précédents services » lui accorda une pension de deux mille livres sur le trésor royal [1].



Le 1er mai 1785, d'Entrecasteaux reçut, en qualité de chef de division, le commandement de la station navale des mers de l'Inde.

Comme le bailli de Suffren, il devait consacrer toutes les ressources de son intelligence et tous les ressorts de son énergie à notre cause en Extrême Orient.

Suffren, de 1781 à 1783, tint constamment la mer avec de mauvais navires et des capitaines jaloux, dans des parages où la France n'avait pas de mouillage, et, malgré tous ces obstacles, il prit Trinquemalé, le meilleur port de l'île de Ceylan, délivra Tippo-Saïb dans Goudelour, défendit l'Inde et vainquit l'Anglais dans six combats glorieux [2]. S'il eut la tristesse d'assister en 1763 à la dislocation de notre domaine colonial, s'il eut la déception, vingt ans plus tard, de remporter sur les détenteurs de notre empire indien des triomphes stériles, il dut au moins éprouver la satisfaction d'avoir soutenu contre vents et marées, par la seule force de son génie, l'honneur de la France. Suffren est célèbre, et jamais réputation ne fut mieux méritée. Cent ans après, nous l'acclamons encore, jetant l'effroi et l'épouvante dans l'âme de ceux-là même qui devaient, après le traité de

1. Voir archives de la Marine; d'Entrecasteaux, dossier personnel, anvier 1785.

2. Voir *les Gloires maritimes de la France*, par P. Levot et A. Doneaud. Arthus Bertrand, édit., 1866.

Versailles comme après le traité de Paris, édifier sur nos ruines l'empire anglo-indien.

D'Entrecasteaux, de 1785 à 1790, disposant de ressources dérisoires et d'un matériel en mauvais état, fit respecter notre pavillon de la mer Rouge à la mer de Chine. Avec une clairvoyance prophétique, il dénonça les visées de la politique anglaise, signala les vices de notre organisation coloniale et les moyens d'y remédier, entrevit dans un mirage notre empire indo-chinois et fixa nos regards sur le commerce de l'Extrême Orient. Il se révéla, pendant sa campagne de l'Inde en Chine, navigateur de premier ordre; à Canton, négociateur ingénieux; dans son gouvernement des Mascareignes, administrateur perspicace et ferme.

Quoique d'Entrecasteaux n'ait pu, à l'égal de son illustre parent, déployer ses vertus guerrières, sa correspondance nous montre combien il était préparé à l'éventualité d'une guerre. Cet homme intègre et bienveillant était de ceux qui, dédaignant les rivalités et se jouant du péril, ne se laissent ni intimider ni surprendre.

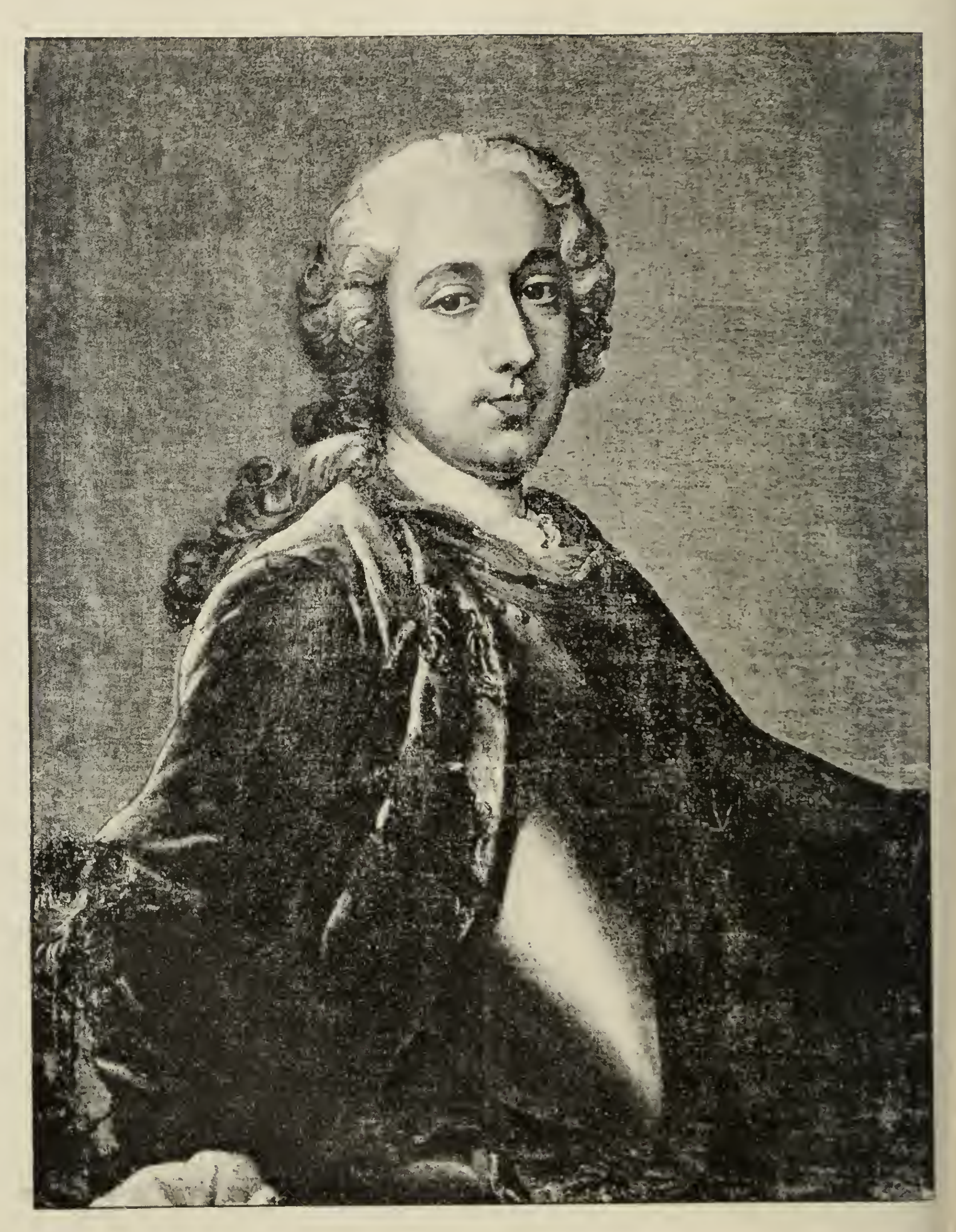
Dans sa dernière expédition, il étonnera ses lieutenants par la solidité et la variété de ses connaissances autant que par son souverain mépris de la mort. Mais, avant de le suivre en Océanie, il nous faut aborder la partie la moins connue, et non la moins intéressante, de sa magnifique carrière.

CHAPITRE II

D'Entrecasteaux, commandant de la station navale de l'Inde, instructions du roi. — Voyage de la *Résolution*. — Péripéties de la traversée de l'Ile de France à Ceylan. — Mission de d'Entrecasteaux à Canton, son voyage à contre-mousson, ses pourparlers. — La politique française et la politique anglaise en Extrême Orient. — Retour à Pondichéry.

Les instructions données au chevalier d'Entrecasteaux lors de son départ pour l'Inde étaient complexes. Elles sont réunies dans un mémoire du roi, qui trace l'itinéraire à suivre et la conduite à tenir. D'après ce document, conservé aux archives du ministère des Affaires étrangères[1], le capitaine de vaisseau, commandant les forces navales en station aux Indes Orientales, devait partir du port de Brest sur la frégate *la Résolution*, mouiller au cap de Bonne-Espérance, pour examiner les travaux de défense de cette place, et se rendre à l'Ile de France. Il lui était conseillé de chercher à se lier personnellement avec le commandant de l'escadre hollandaise et de s'assurer que, conformément à une convention franco-anglaise, la Grande-Bretagne n'envoyait pas de vaisseaux dans la mer des Indes, mais seulement des frégates ou des bateaux d'un plus faible tonnage. De Port-Louis, la *Résolution* devait gagner les Seychelles, atteindre Ceylan, y reconnaître la situation de Trinquemalé et rejoindre à Pondichéry le commandant des troupes.

1. Voir *Mémoire du Roy pour servir d'instruction au sieur chevalier d'Entrecasteaux, capitaine de vaisseau commandant les forces navales en station aux Indes orientales*. Archives des Affaires étrangères, mémoires et documents, vol. 1784-1786, folio 201.



LE CHEVALIER D'ENTRECASTEAUX (VERS 1774).

Reproduction d'un portrait à l'huile appartenant à M. de Lubac.

« Une fois en possession de son commandement, ajoute le mémoire, le chevalier d'Entrecasteaux entrera dans le Gange jusqu'à Chandernagor, pour y protéger notre commerce et lever le plan de Calcutta. Des reconnaissances seront dirigées à l'ouest sur la mer Rouge, à l'est sur les îles Andaman, l'archipel de Mergui, la presqu'île et le détroit de Malacca. Un navire se portera vers les Philippines pour visiter Manille. Bien entendu, le commandant ne devra jamais perdre de vue que l'objet principal de la station est de protéger le commerce de la Compagnie des Indes dans ces mers et d'y sauvegarder l'honneur du pavillon. S. M. attend que dans toutes circonstances le chevalier d'Entrecasteaux justifiera l'opinion avantageuse qu'elle a de ses lumières, de sa prudence et de sa fermeté. »

La *Résolution* partit de Brest le 9 mai 1785.

Son trajet, de ce port au Cap, s'effectua en quatre-vingt-treize jours, sans qu'elle éprouvât d'intempéries trop marquées. On eut cependant à déplorer la perte de deux hommes, l'un noyé, l'autre mort du scorbut. La frégate aborda à False Bay, le 14 août. D'Entrecasteaux séjourna dans cette possession hollandaise le temps nécessaire pour y entretenir des intelligences et surveiller l'exécution de la convention franco-anglaise alors en vigueur.

L'objet de ses instructions rempli, le chef de division se dirigea, le 29 août, sur l'Ile de France, où il aborda le 22 septembre.

Le temps qu'il passa à Port-Louis pour y prendre des vivres fut employé à inspecter le port et l'arsenal, qu'il trouva dans un état déplorable[1].

1. Le jugement sévère que d'Entrecasteaux portait sur l'administration des Mascareignes concordait avec le sentiment d'un grand nombre de marins. En 1782, peu de temps après la bataille de Trinquemalé où Bouvet (Pierre René Servais) sauva le vaisseau amiral, Suffren, mal secondé d'autre part, écrivait au ministre :

« Plusieurs ont tout mis en œuvre pour tâcher de me faire partir de

Le 20 octobre 1785 son enquête était terminée et la *Résolution* reprenait la mer, malgré la désertion de 19 hommes de son équipage. Ces matelots, dont la conduite avait été irréprochable jusque-là, furent débauchés par ceux d'un navire en partance pour la France. Grâce aux précautions prises par d'Entrecasteaux, cette équipée n'eut d'autre suite que de faire diriger les coupables sur Pondichéry, où les attendait une répression exemplaire.



Quelle route allait suivre le commandant pour rejoindre son poste ? Allait-il passer aux Seychelles, comme ses instructions le lui conseillaient ? Puis, prendrait-il l'itinéraire que venait de découvrir le chevalier Grenier — itinéraire qui abrégeait de 800 lieues le trajet adopté précédemment pour se rendre de Port-Louis à Trinquemalé [1] ?

Il avait sur cette partie de sa route non des instructions formelles, mais seulement des indications que les événements et ses propres informations pouvaient modifier. Or, les renseignements dont il s'entoura le disposèrent à tenter une expérience nouvelle. Il conçut le projet de laisser de côté les Seychelles, sur l'avenir desquelles il ne fondait que peu d'espérances, et il pensa traverser en diagonale l'océan Indien pour se diriger droit sur Colombo (côte occidentale de Ceylan). S'il réussissait, il abrégeait encore la route de Grenier, rendait un service signalé à l'hydrographie et traçait la voie définitive qui devait nous conduire aux Indes.

Cette perspective lui sourit. Il se lança dans cette direction, mais sa tentative, sous l'empire d'éventualités impossibles à prévoir, le mit à deux doigts de sa perte.

l'Inde. Il n'y a ici ni plaisir, ni argent à gagner; on se trouve mieux à l'Isle de France, où l'on fait fort indécemment des fortunes indécentes ».

1. L'itinéraire de Grenier se trouve à la Bibliothèque nationale, section des cartes et plans.

Le récit de cette traversée étant absolument inconnu, nous laisserons la parole à d'Entrecasteaux lui-même. Ainsi le lecteur pourra suivre les différentes parties de cet itinéraire, que nous avons essayé de reconstituer d'après des documents trouvés aux archives du Dépôt des cartes et plans[1].

Une lettre du commandant écrite en mer, à bord de la *Résolution*, le 30 octobre 1785, débute ainsi :

Monseigneur,

« J'ai eu l'honneur de vous prévenir dans ma lettre du 14 octobre que je n'irais vraisemblablement pas aux Seychelles, parce que, d'après des informations détaillées que j'avais prises à l'Isle de France, ces isles ne présentaient aucun objet de découverte, que leur position et les ressources qu'elles pouvaient offrir étaient aussi parfaitement connues qu'il est possible de le désirer.

« Dans la vue néanmoins de rendre mon trajet dans l'Inde utile à la navigation, j'ai essayé de prendre une route plus directe, et au lieu de m'élever dans le nord jusqu'au parallèle du 4e ou 5e degré, conformément à l'instruction de M. le chevalier Grenier, j'ai coupé diagonalement par le nord-est; mais ce n'est que par le 10e ou 11e de latitude (sud) que les vents m'ont permis de suivre cette nouvelle route, et je n'en ai point été fâché, parce qu'elle me faisait passer entre le banc de Saya et celui de Saint-Michel. La position de l'un et l'autre banc étant très incertaine et le passage peu fréquenté, il m'a paru avantageux de le bien reconnaître... »

Les sondages et les observations diverses que d'Entrecasteaux fit le 27 et le 28 octobre dans ces parages l'amenèrent à conclure qu'un courant nord-ouest était établi en cet en-

1. Voir *in fine* la carte des itinéraires suivis par d'Entrecasteaux.

droit, que les deux bancs n'étaient que le prolongement l'un de l'autre, que le fond était tantôt de sable, tantôt de corail, et qu'enfin la position du premier banc était de 9° 10′ de latitude sud et 59° 35′ longitude est.

Un léger vent qui s'éleva lui permit de mettre le cap au nord-est et de continuer sa route. — Il ajoute dans cette même lettre : « Des marins très expérimentés m'ont assuré à l'Isle de France qu'il était indifférent pour la route que j'allais entreprendre de partir à l'époque où j'ai mis à la voile, qui a été le 20 octobre, ou d'attendre le 15 novembre, parce que, la mousson d'ouest ne commençant qu'à la fin de ce mois, je passerais très infructueusement tout ce temps à la mer; mais cette opinion même m'a confirmé dans le dessein de partir tout de suite, afin d'être à portée de reconnaître l'époque du renversement de la mousson et la manière dont s'opérait ce changement. »

Tout semblait répondre aux désirs du chef de division. La route s'annonçait intéressante et facile, et cependant personne ne recevait plus de nouvelles de d'Entrecasteaux. A l'Ile de France, à Ceylan, à Pondichéry, on se perdait en conjectures. L'inquiétude avait dû se propager et, des colonies, gagner la métropole, quand enfin arriva au ministre de la Marine une lettre datée de Bencoelen [1], dans l'île de Sumatra, le 3 janvier 1786.

Voici cet important document conservé au Dépôt des cartes et plans :

« Monseigneur,

« Des contrariétés étonnantes, mais bien différentes de celles qui m'avaient été annoncées à l'Isle de France, m'ont enfin forcé à venir relâcher dans l'établissement principal

1. Bencoelen ou Benkalen est sur la côte occidentale de Sumatra, vers le 4e degré latitude sud.

des Anglais à l'île de Sumatra. On m'avait fait craindre de ne ressentir la mousson d'ouest au sud de la ligne que vers le 20 novembre, et, dès le premier de ce même mois, elle a été établie sans la moindre interruption. — Tous les mémoires de la navigation de ces mers s'accordent à reconnaître que cette mousson commence toujours plus tard que celle du nord-est dans le nord de la ligne; j'avais par conséquent tout lieu de me flatter qu'ayant coupé la ligne du 85e au 86e degré de longitude, le vingt-quatrième jour après mon départ de l'Isle de France, je serais rendu très promptement à Colombo, et je m'applaudissais d'avoir suivi une route qui devait si considérablement abréger ma traversée; mais arrivé au nord de la ligne, les vents ont régné constamment nord-nord-ouest ou nord-ouest presque calmes; je me suis élevé jusqu'au 8e degré de latitude (nord). Des distances de la lune au soleil, prises à cette époque, m'ont fait connaître que j'avais été considérablement jeté dans l'est, et le grand nombre d'oiseaux aperçus dans le même temps m'a confirmé que je devais être, en effet, très près des isles Nicobar. Quoique vers la fin de novembre, la mousson du nord-est n'était pas encore formée, j'ai tâché de gagner dans l'ouest. Parvenu le 5 décembre, d'après mon estime, par les 80 degrés de longitude et très près par conséquent de l'isle de Ceylan, dont les approches m'étaient d'ailleurs annoncées par des morceaux de bois flotteurs et par un grand nombre d'oiseaux, j'ai constaté que la latitude observée ce même jour était de 7° 4′.

« La route à l'ouest devait me faire attérir à 40″ au Nord des Basses sur la côte est de Ceylan et je pouvais, dès lors, la continuer sans danger pendant la nuit. Le matin, je n'aperçus rien; mais la hauteur observée à midi me fit connaître, à mon grand étonnement, que j'avais été jeté dans le sud de 1° 30′ de plus que l'estime. La longitude conclue le même jour fut de 78° 20′; je trouvais par conséquent autant de différence au moins dans l'ouest que j'en avais trouvé

dans le sud. Cette observation me parut suspecte et je la rejetai même tout à fait, parce que je ne pouvais me trouver au point indiqué par cette longitude sans avoir passé par dessus la terre. Le lendemain nous avions encore une différence sud d'un degré; de nouvelles distances, de la lune au soleil, prises en plus grand nombre que le jour précédent, nous mirent par 77° 14′; de sorte qu'il n'y eut plus moyen de douter de l'exactitude de celles du jour précédent et il est constant, par là, que, dans l'espace de deux fois vingt-quatre heures, nous avons été déviés, à très peu près, de trois degrés dans le sud et de la même quantité au moins dans l'ouest; ce qui ferait environ 80 lieues en ligne droite, mais il est hors de doute que le chemin parcouru a été beaucoup plus considérable et que les courants nous ont fait suivre les différents contours de la côte de Ceylan. Notre position devenait infiniment critique : nous étions sous le vent de l'isle de Ceylan et sans espérance de pouvoir l'atteindre. Des courants aussi rapides devaient nous jeter très promptement sur les Maldives. Nous manquions d'eau. Dans cette situation, il ne nous restait d'autres ressources que de repasser la ligne : 1° pour recueillir l'eau de pluie qu'il est ordinaire d'avoir quand on la prolonge; 2° pour retourner à Ceylan, seule manière de pouvoir m'y rendre, ou pour aller à Sumatra, selon la quantité d'eau dont j'aurais pu me pourvoir; mais, comme dans tous les cas le trajet devenait très long, j'ai été forcé de réduire, dans ce climat brûlant, l'équipage à trois quarts d'eau et à supprimer entièrement la soupe. Heureusement encore n'ai-je pas eu de malades, car j'aurais été dans le plus grand embarras. C'est le 10 décembre que j'ai fait route directement au sud; j'ai passé la ligne le 16; mais, cette fois et par une suite de contrariétés que je n'ai cessé d'éprouver, le temps a été d'une sécheresse sans exemple, tant au nord qu'au sud de la ligne, de manière qu'il ne m'est resté d'autre parti que de profiter des vents d'ouest pour arriver le plus promptement possible

à l'isle de Sumatra. Les cartes de M. d'Alrympe, dont le commodor anglais que j'ai trouvé à False-Bay a bien voulu me faire présent, m'ont servi à venir à Bencoelen, où j'ai mouillé le 26 décembre.

« C'est un pays d'une médiocre ressource; la communication avec la terre y est très difficile et elle est entièrement interrompue quand la brise de terre ne souffle pas. C'est ce que nous éprouvons depuis quatre jours. Le gouverneur tâche de me procurer tout ce dont j'ai besoin et je n'ai qu'à me louer de ses honnêtetés; il aurait désiré que j'eusse salué la place, mais d'après l'assurance que je lui ai donnée que tout salut était supprimé entre la France et l'Angleterre, il a paru satisfait et ses dispositions, depuis lors, ont été plus favorables qu'elles ne l'étaient dans le principe.

« Vous devez bien croire, Monseigneur, que j'ai grande hâte de partir d'ici pour me rendre à Colombo. Bencoelen n'est même pas un point assez important pour souhaiter de prendre des renseignements sur le comptoir : les objets de commerce y sont en bien petite quantité et les Européens en bien petit nombre. Cette place ne mérite pas la célébrité qu'on a essayé de lui donner...

« Le courant qui m'a fait contourner si rapidement l'isle de Ceylan a dû, selon mes conjectures, avoir été occasionné par quelque inondation ou ouragan survenu à la côte de Coromandel. Deux jours avant les événements, nous avions eu, presque sous vent, une mer aussi grosse et aussi agitée que celle du golfe même de Gascogne et telle que ceux de nos marins, qui ont navigué plusieurs années dans l'Inde, n'en avaient jamais vu de pareille... La violence de ce courant est, je crois, sans exemple dans ces mers. En arrivant à la côte de Coromandel, je vérifierai si mes conjectures sont exactes... »

La lettre se termine par un éloge complet de l'équipage et des officiers, qui tous furent à la hauteur de leur tâche[1].

1. Voir archives du Dépôt des cartes et plans, vol. 82^1.

La traversée de Bencoelen (Sumatra) à Colombo (Ceylan) devait ménager de nouvelles épreuves à la *Résolution*. Au départ, le 17 janvier 1786, la frégate fut prise, toutes voiles dehors, par une rafale si soudaine qu'elle perdit une grande partie de sa toile. Pendant huit jours, des grains violents l'empêchèrent de porter même la misaine. Les temps orageux se déclarèrent par le travers du détroit de la Sonde. Pensant trouver, d'après toutes les indications fournies jusqu'alors, les vents généraux du sud-est vers le 10e ou le 11e degré de latitude, il s'éloigna de la ligne équinoxiale, mais, à son grand désenchantement, il ne les rencontra qu'à partir du 15e degré et n'en reçut l'impression que pendant trente-six ou quarante heures.

Enfin, le 5 mars, après cinquante jours de navigation, d'Entrecasteaux arriva à Colombo, trop tard pour remonter à la côte de Malabar [1].

Ce contre-temps n'eut pas de conséquences fâcheuses pour le pavillon, que les officiers de la station avaient, pendant la dernière saison, promené sur la côte occidentale de l'Hindoustan.

Après avoir réparé les avaries qu'avaient causées à son navire dix mois de campagne, dont huit passés à la voile, le chef de division partit le 25 mars de Colombo pour Trinquemalé. D'après lui, la superbe position de cette baie, digne de fixer l'attention de toutes les puissances européennes qui fréquentent l'Inde, doit « faire gémir » de la voir dans un aussi faible état de défense. Il ajoute : « Le gouvernement de Colombo en sait toute l'importance, mais la lenteur naturelle aux Hollandais et l'incertitude des plans à adopter, qui, après avoir été examinés dans l'Inde, doivent être discutés en Europe, laissent peu d'espérance d'en voir de longtemps effectuer quelqu'un, et il est cependant bien

1. Voir lettre de d'Entrecasteaux au ministre de la Marine, 18 mars 1786. Archives du Dépôt des cartes et plans, vol. 105⁵.

à craindre que ce ne soit le premier point d'attaque des Anglais à la plus légère apparence de rupture. »

Le 5 mai 1786, d'Entrecasteaux rejoignait à Pondichéry le chef des troupes.

Une fois en possession de son commandement, il assura son service et remplit la partie de ses instructions compatibles avec la mousson du sud-ouest. Il le fit avec une précision et une diligence d'autant plus grandes qu'il allait être dans la nécessité de s'éloigner de son poste pour accomplir à Canton une mission secrète.

Nous voudrions pouvoir reproduire les instructions si claires où le chef détermine la tâche de chacun, mais les limites d'une notice biographique nous interdisent de tels développements. Disons seulement que, pendant l'absence de d'Entrecasteaux, le capitaine de vaisseau de Kergariou, qui doit prendre le commandement de la station, se rendra dans le golfe d'Oman, à Mascate, afin de remettre au nom du roi un présent à l'Iman de cette contrée [1]. Cette démarche accomplie, il redescendra au sud-est pour se montrer le plus possible sur la côte de Malabar (Hindoustan), tandis que le capitaine de vaisseau de Rosily [2], com-

1. Cette libéralité s'explique par ce motif qu'un corsaire français s'était emparé d'un navire appartenant à l'Iman. M. de Souillac, gouverneur général des Mascareignes avant d'Entrecasteaux, avait promis à ce souverain de lui faire accorder un vaisseau pour le dédommager de cette perte. Nous entretenions alors avec Mascate des relations commerciales qu'il était intéressant de ne pas compromettre. V. Archives du Ministère des Colonies, année 1789.

2. Le comte de Rosily-Mesros (François-Étienne) accomplit une brillante carrière. Né à Brest en 1748, il s'engagea à 14 ans et partit pour les Antilles. Lieutenant de vaisseau en 1778, il assista au combat de la *Belle Poule* (17 juin) et tomba entre les mains des Anglais malgré une résistance opiniatre. Après vingt mois de captivité, il reprit du service et commanda la *Cléopâtre*, dans l'escadre de Suffren. La guerre terminée, il reçut le commandement de la *Vénus* avec le grade de capitaine de vaisseau et consacra sept années à la rectification des cartes du *Neptune Oriental*. C'est pendant cette période qu'il fut placé sous les ordres de d'Entrecasteaux. En 1790, il dirigea la station de l'Inde. Promu

mandant la frégate *la Vénus*, s'engagera dans la mer Rouge, en corrigera les cartes, toutes défectueuses, et y affermira notre situation. Les deux officiers se retrouveront au renversement de la mousson sur la côte de Coromandel.

Dans une lettre du 22 octobre 1786, nous relevons ce passage qui dénote le caractère prévoyant de d'Entrecasteaux : « L'incertitude où je suis des époques où les bâtiments destinés à l'Inde arriveront à l'Isle de France, ne me permet pas de leur préparer à l'avance des instructions. Mais pour prévenir toute perte de temps, j'ai prié le gouverneur de l'Isle de France de vouloir bien destiner ceux qui arriveront dans la mousson du nord-est, à reconnaître pendant toute la durée de cette mousson les bancs et diverses isles qui forment l'archipel du nord-est et du nord-ouest de Madagascar, et de leur prescrire de se rendre au mois d'avril à Pondichéry, où sera le point de réunion de tous les bâtiments, après qu'ils auront rempli les diverses missions dont ils auront été chargés, et où je me rendrai moi-même pour leur donner de nouvelles destinations. Ce point de réunion faciliterait les moyens de pourvoir la station de vivres et de munitions navales [1]. »



Le commandant s'était réservé pour lui-même la tâche la plus importante et la plus délicate. Il allait se porter

contre-amiral en 1793, il fut presque aussitôt destitué comme noble, puis réintégré par le comité de Salut public et nommé en 1795 directeur général du Dépôt de la marine. Vice-amiral, l'année suivante, amiral en 1805, il commanda la flotte franco-espagnole après le désastre de Trafalgar. Cerné dans Cadix par des forces écrasantes, il dut se rendre en 1808. Napoléon, ne lui tint pas rigueur, et le fit président du conseil des constructions navales. Membre de l'Académie des sciences, du Bureau des longitudes et grand-croix de la Légion d'honneur, l'amiral de Rosily mourut à Paris le 12 janvier 1833.

1. Voir archives de la Marine, campagne de 1786, folio 220.

vers le détroit de Malacca, d'octobre 1786 à avril 1787 [1], pour se conformer aux instructions du roi et remplir en même temps la mission spéciale qui lui était confiée.

Quelle est donc cette entreprise mystérieuse dont les dépêches officielles de la Cour ne font pas mention, bien que le commandant paraisse en avoir connu l'objet principal avant son départ de Brest [2] ? — Une note envoyée de Versailles à Pondichéry, le 17 février 1786, nous met sur la voie : elle avertit d'Entrecasteaux qu'il sera bientôt en possession des ordres « pour la mission qu'il est chargé d'exécuter à Canton, relativement aux sommes considérables que les Chinois doivent à nos négociants ». De son côté, M. Picot de la Motte, commandant à Mahé (Indes orientales), reçoit un mémoire du roi en date du 28 février de la même année, qui complète cette information. Après avoir établi que la dette contractée par les Chinois vis-à-vis des négociants français, était en 1785 d'environ 617,185 piastres (ou 3,334,362 livres tournois), Sa Majesté rappelle qu'en 1779 un commandant de frégate anglaise réclama au nom de son gouvernement les sommes dues aux commerçants de sa nation, et qu'à la suite de cette démarche le gouverneur de Canton s'engagea à faire liquider ce compte dans un délai de dix ans. Le mémoire ajoute : « Le chevalier d'Entrecasteaux pourrait se porter à Canton avec son vaisseau et une corvette ; il prendrait à son arrivée des éclaircissements précis sur ce qui s'est passé en 1779 entre le gouvernement chinois et le commandant de la frégate anglaise ; il examinerait les titres de créances des négociants français pour vérifier si elles sont bien exigibles ; il ferait une enquête sur les dispositions du gouvernement de Can-

1. Voir lettre du capitaine de vaisseau de Kergariou. Archives de la Marine, 1786, folio 227.

2. M. Henri Cordier, professeur à l'École des langues orientales vivantes, se propose de réunir les éléments de cette importante question, dont nous ne donnons dans cette étude qu'un simple aperçu.

ton, au sujet de cet acquittement, et il éviterait tout éclat, dont la conséquence serait de compromettre à la fois le pavillon et le commerce national. A cet égard le succès dépendra de la bonne conduite de M. d'Entrecasteaux, qui devra se régler sur les circonstances. Ce commandant mérite par sa sagesse et par ses lumières toute la confiance du Roi. Enfin cette expédition peut être très utile par les connaissances nautiques que M. d'Entrecasteaux pourra se procurer. »

L'importance de cette mission se dégage d'elle-même. La France, qui avait perdu sa situation prépondérante dans les Indes par le traité de Paris, n'était pas parvenue à la reconquérir après celui de Versailles, et l'Angleterre, reconstituant à son profit l'ancien empire du Grand Mogol, rêvait d'absorber tout le commerce d'Extrême Orient. Tolérer un tel accaparement sans essayer d'en entraver le progrès eût été d'autant moins politique de notre part qu'alors notre ancienne Compagnie des Indes avait fait place à une nouvelle Compagnie [1] qu'il fallait encourager tout en provoquant la liquidation des dettes antérieures.

Qu'y avait-il de fondé dans les réclamations de nos nationaux ? Où en était la situation commerciale de l'Angleterre en Chine ? Comment faire parvenir nos revendications à la Cour de Pékin sans éveiller la curiosité des conseils de l'Empire ni la vigilance de la Grande-Bretagne ? Enfin quelle route suivre pour arriver à Canton au moment opportun ? D'Entrecasteaux avait envisagé ces questions sous toutes leurs faces, et moins que personne il ne se dissimulait les difficultés d'une pareille tentative. Mais convaincu

1. Lorsque le roi, en 1769, suspendit le privilège de la Compagnie des Indes, il s'engagea à en payer les dettes; la Compagnie, en vertu de cet engagement, lui céda toutes ses propriétés tant en deçà qu'au delà du cap de Bonne-Espérance. Le comptoir de Chine fut certainement regardé par le Gouvernement comme compris dans cette cession. Voir folio 58, vol. 195. Asie, 1787-1791, Archives des Affaires étrangères.

que gagner du temps c'était la manière la plus sûre de garder le secret de sa mission, il résolut de remonter de l'Inde en Chine à contre-mousson [1].

Dans ce but, il s'adjoignit M. de La Croix de Castries, lieutenant de vaisseau, qui commandait la corvette *la Subtile.*

Le 22 octobre 1775, ils appareillèrent tous deux de Trinquemalé (Ceylan) et firent voile vers Batavia.

De ce port, d'Entrecasteaux écrivait au ministre de la Marine [2] : « J'ai appris que le vaisseau de la Compagnie, la *Reyne*, destiné pour Chine, avait trouvé la saison trop avancée pour entreprendre ce voyage et qu'il hivernait dans l'Isle de France. Si, comme j'ai lieu de l'espérer, le nôtre se termine heureusement, cet exemple pourra engager à l'avenir les vaisseaux français à suivre cette même route, qui, dans le fait, n'a encore été tentée par aucun navigateur de notre nation et pour laquelle loin de trouver des éclaircissements à Pondichéry, l'on ne m'a présenté que des obstacles. Comme cependant j'ai la certitude qu'elle a été entreprise par des navires anglais, je ne vois nulle raison qui puisse nous empêcher de faire nous-mêmes ce qu'ils ont exécuté; *mais aussi suis-je disposé à croire que ce sera le seul produit utile de ma campagne.* »

Cette dernière appréciation, sur laquelle d'Entrecasteaux insiste à toute occasion, témoigne de son peu de confiance dans le résultat final. Il nous exposera plus tard ses raisons de douter de la bonne foi des Chinois et de la légitimité de

1. Dans une lettre confidentielle, qu'il adresse au maréchal de Castries, se trouve ce passage : « J'ai un motif décisif pour partir à contre-saison... Il n'y a pas actuellement de bâtiments anglais dans ces mers; mais si l'on en envoie en station l'année prochaine, il y en aura sûrement à destination des mers de Chine. La grande influence qu'a cette nation à Canton pourrait nuire infiniment à l'objet pour lequel j'y suis envoyé et il m'a paru, en conséquence, essentiel de prévenir nos rivaux (28 septembre 1786, d'Entrecasteaux au maréchal de Castries; Marine, dossier personnel).

2. Voir lettre du 22 novembre 1786. Archives des Affaires étrangères.

la plupart de nos revendications; mais, pour le moment, il ne poursuit qu'un seul but : arriver, en dépit du mauvais temps, au terme de son voyage et remplir le plus discrètement possible l'objet de sa mission.

« Je tâcherai, dit-il, d'obtenir du gouverneur ou de quelque autre homme de mer des cartes hollandaises des mers que nous allons parcourir. Ce sont les seules bonnes; mais ils en sont très jaloux et je n'ose me flatter de réussir dans ma demande : ce serait cependant le seul moyen d'abréger ma route; car, sans cartes, je serais forcé de naviguer avec les mêmes précautions que dans les mers inconnues où l'on va faire des découvertes. » D'ailleurs, « comme on est parfaitement instruit à Batavia des affaires de Chine, je compte y prendre des renseignements sur l'objet de ma mission. Les négociants étrangers qu'il m'est recommandé de consulter sont moins suspects dans cet éloignement que sur les lieux mêmes où mille motifs peuvent les engager à dénaturer les faits. »

Comme d'Entrecasteaux l'avait pensé, il oblint à Java d'utiles indications sur les relations des Anglais avec la Chine, mais, à l'encontre de ses prévisions, les cartes hollandaises, sur l'exactitude desquelles il avait compté, ne lui furent d'aucun secours.

Parties le 1er décembre 1786 de Batavia, la *Résolution* et la *Subtile* n'arrivèrent devant Macao que le 7 février 1787. Pendant les soixante-huit jours qu'avait durés la traversée, les navires avaient effectué un véritable voyage de découvertes, qui devait désormais ranger le commandant parmi les navigateurs les plus capables de diriger une exploration dans les parages les plus périlleux et les moins connus.

Voici comment, dans une lettre du 8 février 1787 au maréchal de Castries, d'Entrecasteaux raconte sa traversée [1].

1. Voir archives des Affaires étrangères; Asie, Indes orientales, Chine, Cochinchine, 1787-1791, vol. 19⁵, folio 13.

« Je crois pouvoir assurer que ceux qui voudront suivre désormais la même route auront beaucoup plus de facilités que je n'en ai eu moi-même sans cartes satisfaisantes et sans renseignements. Cette campagne a été très épineuse. Environné d'écueils de toutes parts et entouré de brumes, j'ai été deux fois vingt-quatre heures cherchant un passage et le seul que je pouvais espérer de rencontrer était précisément celui d'où venait le vent. Enfin j'ai eu le bonheur d'en sortir.

« Arrivé jusqu'au nord des Célèbes, après avoir éprouvé des contrariétés étonnantes dans le détroit de Macassar et n'ayant plus que vingt lieues pour m'élever à la hauteur de Gilolo dans les Moluques, la mousson du nord-est s'est déclarée avec une violence qui ne me laissait plus l'espoir de pouvoir passer au nord de cette île[1]. Dans cette position j'ai pris le parti, et il m'a parfaitement réussi, de redescendre par le détroit de Gilolo, de traverser les Moluques et d'entrer dans la mer du Sud par le détroit de Pitt ; de là, courant l'est 1/4 nord-est, j'ai rencontré très inopinément et par un vent impétueux, de nouvelles isles sur lesquelles une heure de nuit de plus nous aurait fait faire naufrage infailliblement. Le désir ou plutôt la nécessité de parvenir promptement à ma destiuation ne me permettait pas de prendre des précautions auxquelles n'ont pas manqué de se conformer ceux qui ont fait une route à peu près pareille. Jusqu'à la hauteur des Mariannes, cette étendue de mer est semée d'isles et d'écueils, au travers desquels il est peu prudent de naviguer la nuit ; mais il fallait arriver et par conséquent fermer un peu les yeux sur les inconvénients d'une trop grande précipitation [2]. »

1. Voir le plan de cette route, page 25, et la carte des voyages de d'Entrecasteaux *in fine*.

2. D'Entrecasteaux revient sur cette navigation dans un rapport conservé aux archives du Dépôt des cartes et plans : « Il n'y a nulle instruction à donner sur la route du détroit de Pitt en Chine, dit-il. Nous avons eu des vents si extraordinaires qu'ils ne permettent de faire aucun cal-

Cependant les obstacles ont été surmontés, et d'Entrecasteaux arrive sain et sauf à Macao. Il y attend impatiemment les pilotes qui doivent le faire entrer dans la rivière de Canton. Ceux-ci sont occupés à redescendre des vaisseaux anglais, dont le nombre augmente sans cesse.

Dans le courant de l'année 1786, vingt-neuf navires de cette nationalité alimentèrent le trafic du port. Auprès de ce commerce, le nôtre était bien misérable et notre prestige se ressentait de cette infériorité, à laquelle s'était ajouté le déplorable effet d'un incident survenu, le 18 janvier, dans l'île de Wampou. A cette date, une rixe s'était produite entre matelots français et matelots anglais. Cent de ceux-ci avaient assailli un petit groupe de marins, grièvement blessé un lieutenant de vaisseau du navire *le Dauphin* et dévasté notre hôpital de Bancassal. A la suite de cette agression, un garde-marine de l'*Asia* et deux matelots du *Barwell*, qui avaient entraîné leurs camarades, furent mis aux fers et fouettés ; mais cette réparation insuffisante n'effaça pas la mauvaise impression que le retentissement de cette affaire produisit dans toute la province de Kouang-Toung [1].

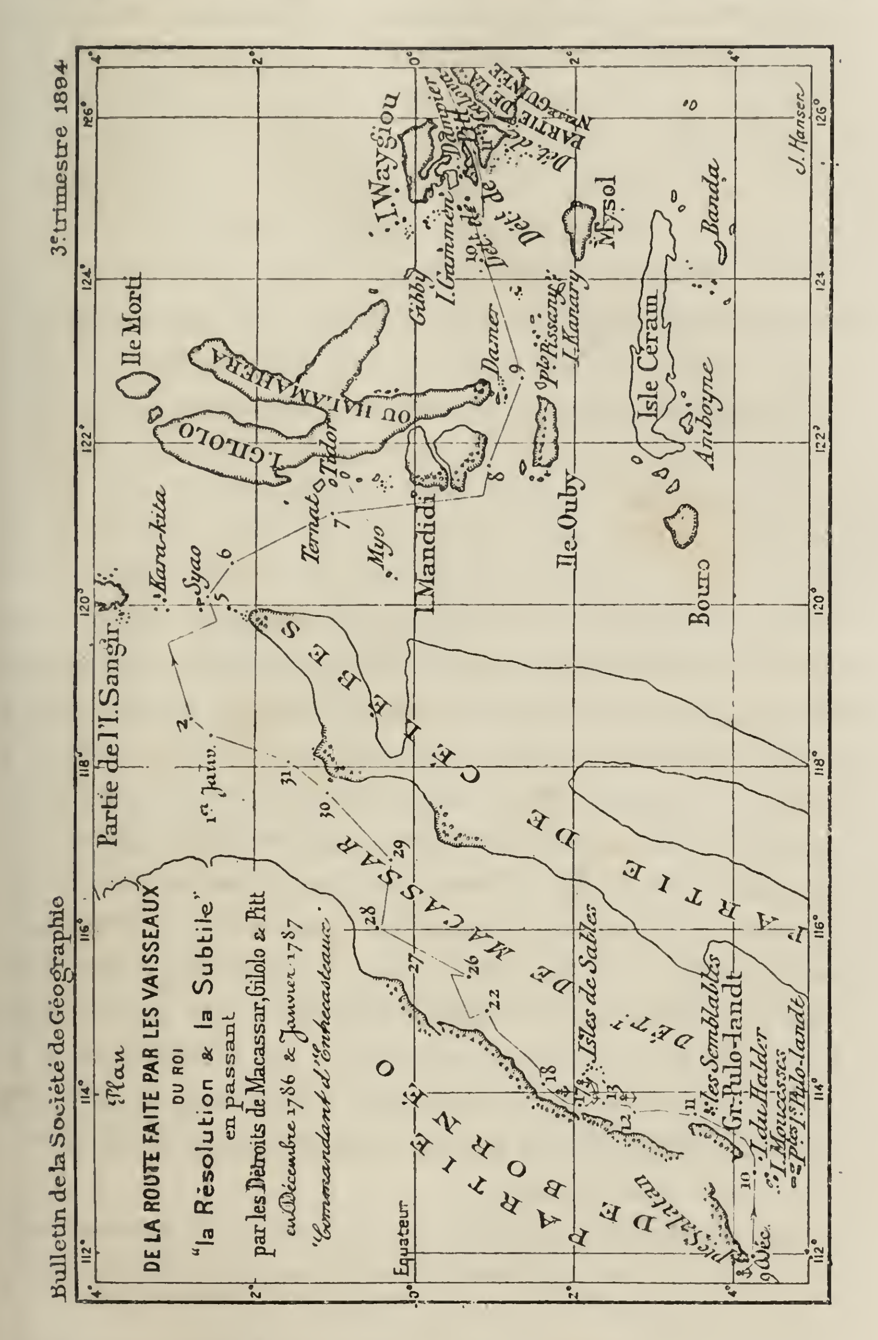
Telle était la disposition des esprits en Chine quand la *Résolution* et la *Subtile* jetèrent l'ancre devant Macao.

Pour éviter les pourparlers qu'eût provoqués la nouvelle de l'arrivée d'un bâtiment de guerre, d'Entrecasteaux fit passer sa frégate pour la *Reyne*, vaisseau de la Compagnie, qui s'était annoncé. Suivi de sa conserve, il parvint, le

cul, et le nombre des isles est si multiplié qu'il est impossible de prononcer si, pour les éviter, il convient d'aller plus ou moins dans l'est. La seule recommandation nécessaire, c'est une très grande vigilance pendant toute la nuit. »

1. Il eût fallu des règlements sévères émanant de l'amirauté anglaise pour mettre un terme à des excès d'autant plus dangereux qu'ils s'exerçaient dans un pays totalement dépourvu de police. Voir archives des Affaires étrangères, mémoires et documents, Asie 1784-1786, vol. 18[1], folio 277 et 418 et vol. 19[5], folio 31.

13 février 1787, devant la tour du Lion, à l'entrée de la rivière du Tigre, ayant à son bord un agent français, M. de



Guignes, venu à Macao pour prendre ses ordres. Le premier soin du commandant avait été de prévenir de sa présence

M. Vieillard, notre consul à Canton. C'était la première fois que notre pavillon paraissait dans les mers de Chine ; il s'y montrait pour protéger, au nom du roi, notre commerce d'Extrême Orient. Dans ces conditions, « l'affaire devait être brusquée, si l'on voulait tirer profit de la surprise que cette apparition ne pouvait manquer de causer dans une nation aussi timide qu'elle est défiante » ; d'ailleurs, la *Résolution* n'avait que peu de temps à consacrer à la Chine.

Sans délai, d'Entrecasteaux sollicite une audience du vice-roi de Canton et se fait précéder d'une lettre qui peut se résumer ainsi[1] : « L'intention de l'Empereur, mon maître, est que son pavillon paraisse dans tous les lieux où s'étend le commerce de ses sujets, pour faire connaître aux princes, chez qui ils sont admis, le désir sincère qu'a S. M. d'entretenir la bonne intelligence qui règne entre elle et eux, et pour prouver, en même temps, à toutes les nations la ferme résolution où elle est d'accorder à ce même commerce sa protection la plus efficace sur toutes les parties de la terre. Dans la vue de prévenir les abus qu'une liberté trop indéfinie dans les échanges pourrait occasionner, S. M. a confié ce trafic exclusivement à une compagnie nouvelle, dont la considération écartera tout soupçon de mauvaise foi. S. M. ne doute pas que ceux de ses sujets, qui ont fait jusqu'à présent le commerce, n'obtiennent sans difficulté la liquidation de leurs dettes respectives avec les Chinois. La même liquidation, que je sollicite, ayant été accordée aux sujets de S. M. Britannique et à ceux de la compagnie de Hollande, l'Empereur de France a le droit d'attendre que ses sujets ne soient pas traités d'une manière moins favorable. »

Par une fâcheuse coïncidence, le vice-roi de Canton était parti la veille pour la frontière de la province de Fou-Kien,

1. Archives des Affaires étrangères, vol. 19[5], folio 17, à bord de la *Résolution*, 12 février 1787.

où l'on craignait une descente des insulaires de Formose révoltés contre leurs mandarins. Ce contre-temps décida notre ambassadeur extraordinaire à garder le secret le plus absolu sur sa mission. Seul M. de Grammont, missionnaire apostolique, alors à Canton, fut mis dans la confidence[1]. D'Entrecasteaux le chargea de traduire sa lettre adressée au vice-roi, de la remettre à Tsong-Fou en personne et d'en faire parvenir une copie à la cour de Pékin.

Les autorités de Canton, très impressionnées par l'arrivée soudaine de deux vaisseaux de guerre, usèrent de mille détours pour les faire reculer jusqu'à Macao. Elles en furent pour leurs frais et n'obtinrent pas davantage l'autorisation de visiter les navires. Toutefois, comme il fallait dissiper les inquiétudes et écarter tout soupçon, M. de Grammont assura le Poult Chin'sse (trésorier général) des dispositions amicales de la France. A la suite d'une réunion au palais de Siun-Fou, le conseil de la ville commit le lieutenant de police auprès du chevalier d'Entrecasteaux.

Celui-ci élut domicile chez le second subrécargue de France pour cette entrevue, qui s'effectua suivant toutes les règles de l'étiquette. La conversation roula sur les besoins des bateaux et le commandant justifia sa présence par la nécessité où il s'était trouvé de chercher des vivres. Aussitôt un comprador, qui se tenait à genoux, reçut l'ordre de faire le nécessaire. Le 22, des politesses furent échangées entre Anglais et Français, et le 28, d'Entrecasteaux retourna à son bord.

Dans l'intervalle, il écrivait au ministre : « La présence de nos bâtiments de guerre paraît donner de l'inquiétude au

1. Sa confiance était bien placée, comme en témoigne la correspondance de M. de Grammont avec M. de Ventavon, missionnaire français à Pékin. Ce dernier se chargea de traduire en chinois la lettre de d'Entrecasteaux, puis de la communiquer au ministre Ho-Chin et aux fils de l'empereur, auprès desquels il avait accès (Archives des Affaires étrangères, 15 février 1787, folio 24).

conseil de Canton... J'envoie la *Subtile* à Manille, où doit se trouver M. de Lapérouse, qui se proposait de ne se remettre en mer qu'au renversement de la mousson[1]. » M. de La Croix de Castries devait présenter notre agent en Chine, M. de Guignes, au gouverneur de Macao, tâcher d'obtenir à Manille des éclaircissements sur la situation de la compagnie anglaise et se rendre par l'Ile de France en Europe[2].

La mission confiée à d'Entrecasteaux était terminée. D'une part, la présence inopinée de nos navires de guerre à Canton avait causé une impression salutaire; de l'autre, le secret avait été bien gardé, personne n'ayant réussi à percer le mystère de cette arrivée soudaine; et tandis qu'Anglais et mandarins se perdaient en conjectures, MM. de Grammont et de Ventavon se chargeaient de porter les revendications de la France, le premier au vice-roi de Canton, le second à la cour de Pékin.

D'Entrecasteaux ne dissimula jamais le peu de confiance, qu'il avait dans le succès final. On sait qu'avant son départ de Trinquemalé il faisait déjà ses réserves. Au moment de quitter Canton, il exprime également la crainte que la Chine ne paye pas les dettes contractées par ses commerçants vis-à-vis de nos nationaux. A son avis, l'affaire est en elle-même plus compliquée qu'on ne le croit de loin. Outre que la nouvelle Compagnie n'a aucun intérêt à cette liquidation, dont le seul résultat serait d'indisposer les hanistes[3], les débiteurs chinois sont souvent insolvables, et d'ailleurs,

1. Affaires étrangères, folio 32, vol. 19[5]. Canton, 25 février 1787.

2. M. de La Croix de Castries, retenu à Port-Louis pour des raisons de santé, n'a pu remplir que la première partie de son itinéraire. Voir vol. 19[5], folio 54.

3. D'après Dumont d'Urville, les *hanistes*, au nombre de douze, formaient à Canton une société nommée Koug-hang. Cette compagnie avait reçu du gouvernement chinois le privilège exclusif de faire le commerce avec les étrangers, et elle était composée des plus riches commerçants de ce port. Ses fonctions relevaient du Hou-pou, chef des douanes, nommé directement par l'empereur.

si nos négociants ont fait des avances, ils ont aussi contracté des engagements dont le règlement des dettes devra tenir compte. « Je présume, écrit d'Entrecasteaux, que cette opération fera découvrir beaucoup de choses malhonnêtes, où les chefs de la nation se trouvent compromis[1]. Cependant, puisque nos revendications sont formulées, il faut leur faire sortir tout leur effet. » Le commandant charge donc M. Dumoulins, agent de la Compagnie, « de prendre des renseignements sur l'étendue et la nature des créances et des dettes françaises, afin que la liquidation respective puisse en être faite au retour de la frégate, qu'il se propose d'expédier à la prochaine mousson[2] ».

Des suites de cette affaire nous n'avons pas à nous occuper; mais il n'est pas sans intérêt de reproduire ce passage d'une missive que d'Entrecasteaux, devenu gouverneur des îles de France et Bourbon, adresse au ministre de la Marine le 12 mars 1788 : « La lettre de M. Haumont vous fera connaître qu'il n'y a rien à espérer pour la liquidation des dettes. Ainsi que je le prévoyais, les difficultés viennent surtout de la Compagnie, qui n'a aucun intérêt au payement des dettes anciennes... Il est heureux toutefois que le secret ait été si bien gardé que personne n'ait pu se douter de l'objet de ma mission. Une démarche de cette nature, infructueuse et connue, eût été désagréable et d'un très mauvais effet. D'ailleurs, Monseigneur, la dette des Français est si considérable qu'il me paraîtrait bien difficile de pouvoir obtenir le remboursement de nos créances sans acquitter celles que nous devons nous-mêmes, et j'ai eu l'honneur de représenter à M. de Castries combien une pareille compensation présenterait d'embarras et combien elle serait injuste. »

1. Affaires étrangères, vol. 19^5, folio 50.
2. Affaires étrangères, 9 mars 1787, folio 58, vol. 19^5.



Il était évident, pour qui connaissait d'Entrecasteaux, que celui-ci ne se contenterait pas de remplir avec habileté son rôle de messager. Son esprit investigateur s'est livré à une véritable enquête sur la situation commerciale de la Chine, et c'est merveille de voir avec quelle dextérité il réussit à débrouiller l'écheveau de la politique anglaise en Extrême Orient.

Le secret qu'il tint à garder sur l'objet de sa mission lui rendit ses recherches particulièrement délicates. Néanmoins, tant à Macao que sur les différents points de son itinéraire, il recueillit des renseignements qu'il sut grouper et coordonner avec une méthode si sûre qu'il dénonça les calculs de nos rivaux d'outre-Manche.

Sa correspondance sur le commerce de la Chine peut se résumer de cette façon :

Le nombre des vaisseaux anglais qui trafiquaient en 1786 avec les Chinois dépassait d'un tiers le chiffre total des navires de toutes les autres nations. Sur une cinquantaine de bâtiments venus d'Europe à Canton, l'Angleterre en comptait vingt-neuf, et ce dernier chiffre doit d'autant plus éveiller notre attention qu'il n'est nullement justifié par l'importance du trafic effectué avec la Chine. L'offre anglaise augmente sans cesse, alors que la demande reste stationnaire. Il en résulte forcément que la compagnie anglaise fait de mauvaises affaires. Aussi, cette année, elle n'a pu solder son expédition. Quel mobile peut donc la pousser à augmenter sans cesse le nombre de ses navires? N'obéit-elle pas à un mot d'ordre parti de haut, et la Grande-Bretagne n'aurait-elle pas l'intention de supprimer la concurrence européenne en rendant onéreuses pour tout Européen les conditions du marché? Cette manœuvre cause déjà un

préjudice énorme. L'excessive abondance des marchandises apportées par l'Angleterre fait baisser tous les prix des articles de provenance étrangère dans une telle proportion qu'il devient impossible de soutenir la lutte.

En 1787, le nombre des bâtiments anglais venus en Chine a été supérieur à celui de l'année précédente[1]. Il y eut moins de navires de la compagnie, mais beaucoup plus de vaisseaux de côte. Sans aucun doute, l'Angleterre est décidée à accaparer le monopole du commerce avec le Céleste-Empire, en provoquant une baisse de cinquante pour cent sur les produits importés. La conséquence de cette politique s'est affirmée sans délai : les Américains, qui avaient l'année précédente expédié cinq navires à Canton, n'en ont envoyé qu'un seul; les Portugais ne sont plus représentés par aucun bâtiment, alors qu'ils en comptaient cinq en 1786[2].

Enfin, symptôme plus grave, la nouvelle se confirme que Londres accrédite un ambassadeur auprès de l'Empereur de Chine[3]. Cette innovation couvre de grands projets, soit une entente commerciale, soit une autorisation de fonder

1. D'après un état conservé aux archives du ministère des Colonies, la liste des vaisseaux anglais expédiés pour la Chine en 1787 fut de 33. Les vaisseaux des autres puissances européennes se répartissaient ainsi : français 3, suédois 3, danois 3, hollandais 5, toscan 1, prussien 1, américain 1.

2. V. le registre de l'Ile de France (1787-1789), appartenant à M. de Lubac, lettre du 13 mars 1788 au ministre de la Marine.

3. L'ambassade qu'annonçait d'Entrecasteaux en 1789 eut lieu trois ans plus tard. C'est en effet en 1792 que lord Macartney partit de Spithead avec le *Lion* et l'*Hindoustan* pour se rendre à Pékin. Il passa par Java, longea la Cochinchine, franchit le détroit de Formose et parvint en août 1793 aux bouches du Pei-Ho. De là, la députation fut dirigée sur Pékin et le lord obtint une audience de l'empereur Kiang-Loung; mais l'Angleterre ne retira pas de cette démarche coûteuse tout le profit qu'elle en espérait, tant au point de vue commercial qu'au point de vue diplomatique. Consulter à ce sujet le *Voyage autour du monde* de Dumont d'Urville et surtout la carte « sur laquelle on a tracé la route des vaisseaux le *Lion* et l'*Indostan* depuis le golfe de Pékin en Chine, et ensuite du golfe de Pékin jusqu'en Angleterre » par Tardieu l'aîné. Paris.

des comptoirs sur la côte. Pour mieux enserrer Pékin dans ses filets, l'Anglais accapare tous les approvisionnements de thé; cette petite précaution lui permettra de surprendre au besoin ce commerce, qui est de première nécessité en Chine, si l'Empire du Milieu n'entre pas dans les vues de S. M. Britannique[1].

« Pour nous, conclut d'Entrecasteaux, il ne nous reste que peu de chances d'améliorer notre situation à Canton. Nous n'avons presque rien à donner aux Chinois en échange de ce que nous venons chercher chez eux, et notre offre ne peut se faire que dans des conditions ruineuses... Pourquoi n'essayerions-nous pas, s'il en est temps encore, d'établir une factorerie au port d'Emony (Amoï), placé sur la côte de la province de Fou-Kien, en face de l'île de Formose? N'est-ce pas le véritable grenier des provinces septentrionales du Céleste-Empire? Là, le riz et les grains sont récoltés et troqués contre le thé de Chine. Les Espagnols ont fait librement le commerce sur cette côte pendant la dernière guerre; peut-être pourrions-nous y bénéficier d'une reprise des affaires[2]. »

D'Entrecasteaux, qui vient de nous diriger à travers les écueils de la politique française en Chine, n'est pas moins explicite quand il aborde la question de notre influence en Indo-Chine. Ce sujet, qui a repris tout dernièrement un caractère d'actualité, était bien fait pour attirer l'attention de ceux qui, à la fin du XVIII[e] siècle, déploraient la perte de notre empire des Indes. Qu'on en juge par cet aperçu :

Avant son départ pour Canton, le commandant des forces navales de l'Inde reçoit du gouverneur des Mascareignes une lettre où celui-ci paraît regretter qu'un capitaine de vaisseau de la station ait reçu à son bord le roi de Cochinchine. Aussitôt d'Entrecasteaux écrit au ministre

1. V. registre de l'Ile de France, lettre au ministre, du 21 juin 1789.
2. Archives de la Marine, campagnes : lettre du 2 novembre 1786, folio 218.

pour revendiquer l'entière responsabilité de cet acte : « L'instruction donnée à M. de Richery[1] a été signée par moi... Quoique l'objet politique ne me concernait en aucune manière, j'y ai porté la même attention qu'aux autres objets... Depuis plus de deux ans, le gouvernement de Pondichéry donne asile au fils du roi de Cochinchine. Dès lors, quel plus grand inconvénient trouverait-on à recevoir le roi lui-même ? Si l'on parvient à réunir le père et le fils, le temps peut amener des circonstances qui rendent cette réunion très profitable. La position de Tourane[2] est si importante, soit que l'on veuille former de nouvelles branches de commerce avec la Cochinchine, soit qu'en temps de guerre on veuille troubler le commerce immense des ennemis en Chine, que l'assurance d'en obtenir la possession en favorisant le rétablissement de ce prince n'est pas un objet à négliger et qu'il est toujours utile d'avoir à sa disposition la personne à qui l'on veut arracher ce sacrifice, ne fût-ce que pour l'empêcher de faire les mêmes offres à la puissance rivale... » D'ailleurs, les Anglais ont obtenu du sultan de Mindanao[3] la cession d'une petite île qui peut leur servir d'entrepôt pour le commerce de la

1. Joseph de Richery, qui s'était distingué comme enseigne sous les ordres de Suffren, fut nommé capitaine de vaisseau en 1793, puis rayé des cadres comme noble. Réintégré peu après, il reçut le grade de contre-amiral et la mission de détruire avec une escadre de 8 navires les établissements anglais de Terre-Neuve. Le 7 octobre 1795, il s'empara, près du Cap Saint-Vincent (Portugal), d'un convoi de trente bâtiments de commerce qui se rendait en Angleterre ; puis il gagna Terre-Neuve, coula plus de 80 navires et ruina le commerce de la Grande-Bretagne dans ces parages. Richery prit part à l'expédition d'Irlande et mourut à 39 ans, le 22 mars 1799.

2. Tourane, près de Hué, était alors compris dans la Cochinchine. On se souvient en effet qu'au commencement du XVIIIe siècle, la Cochinchine s'accrut du Cambodge et qu'elle devint ainsi le noyau de l'empire d'Annam, qu'on désignait parfois sous le nom d'empire de Cochinchine. Comme l'avait pressenti d'Entrecasteaux, les représentants de la dynastie de Cochinchine régnèrent sur tout le pays d'Annam à partir de 1795.

3. Une des principales îles des Philippines.

Chine; pourquoi ne prendrions-nous pas une précaution analogue?

L'idée de fonder un établissement français en Cochinchine s'agitait alors dans les conseils du gouvernement. Pendant le séjour de d'Entrecasteaux en Chine, le bruit s'en répandit à Canton. Une telle perspective rendit les Anglais très perplexes, et leur inquiétude confirma le commandant dans l'opinion que la possession du port de Tourane avait une importance exceptionnelle[1].

Cependant le projet d'entreprendre à la fin de 1788 une expédition en Cochinchine fut entravé par suite des contrariétés qu'avaient éprouvées les flûtes destinées au transport des troupes et en raison du retard apporté dans l'envoi des fonds destinés à la campagne. D'Entrecasteaux, informé de ce fait à l'Ile de France par le gouverneur de Pondichéry, se contenta de répondre : « Il me semble bien difficile que cette expédition puisse être tentée l'année suivante, si c'est à l'insu des Anglais qu'on se propose de l'entreprendre[2]. » Ici encore, ses prévisions se sont réalisées. Le 20 octobre suivant, le ministre de la Marine lui donnait l'ordre de « renvoyer indistinctement toutes les flûtes », ce qui ne laissait plus aucun moyen de fonder un établissement en Indo-Chine[3].



Un mois après son arrivée à Macao, la *Résolution* prit le chemin du retour. Le tracé de sa route n'est pas parvenu jusqu'à nous[4]; mais nous en retrouvons les points les plus

1. Affaires étrangères. Lettre du 3 mars 1787, à bord de la *Résolution*.
2. Lettre du 30 juillet 1788.
3. Lettre de d'Entrecasteaux du 10 mars 1789, Ile de France.
4. La route de la *Résolution*, de Macao à Poulo-Timon, avait été tracée par d'Entrecasteaux sur la carte de Chine de Dalrympe insérée dans le *Neptune oriental* de M. Daprès.

importants dans une lettre que d'Entrecasteaux adressait le 15 avril 1787 au ministère de la Marine.

La frégate dut passer à l'est de l'île d'Haïnan, pour se diriger ensuite vers le détroit de Malacca.

Pendant cette première partie du trajet, le chef de division eut l'occasion de relever plusieurs erreurs sur la carte de Dalrympe, qui voyageait alors pour la Compagnie des Indes[1]. Il pensait reconnaître les îles Sapate et Poulo-Condore, qu'il ne rencontra pas, tandis qu'il aperçut la côte du Cambodge, dont il s'estimait très loin; d'où, ces îles sont trop à l'ouest sur la carte du fameux géographe écossais. De même, non loin de là, dans un passage peu fréquenté à l'ouest des Deux-Frères, il rectifia la position des côtes de ces deux îles, qui gisent est-nord-est et ouest-sud-ouest, et non ouest-nord-ouest et est-sud-est.

Sur la côte occidentale de la presqu'île de Malacca sa route lui permit « d'établir le gisement exact des îles Timon, Pysang, Aor et Tyngy, que Dalrympe place fort mal ». Avec la même précision il vérifia la position de la passe du Gouverneur et dressa la carte du petit archipel d'écueils au milieu duquel il s'arrêta dans le détroit de Bornéo.

Notons encore cette observation : « En passant devant Malacca, j'ai cru devoir y mouiller pour prendre des renseignements sur le nouvel établissement des Anglais à l'isle Pinang. Cette isle placée à l'entrée du détroit, entre 5° 17′ et 5°32′ de latitude nord, leur a été cédée par le prince de Quéda. Je ne sais de quel œil les États Généraux verront un pareil établissement, mais il est certain qu'il doit nuire aux leurs dans ces détroits et servir à intercepter le commerce en temps de guerre. L'insouciance de l'administration de la compagnie hollandaise est telle que, quoiqu'elle sente parfaitement le préjudice que son commerce doit éprouver de

1. Ce fut d'après les plans de Dalrympe que le gouvernement anglais organisa les voyages de découvertes que Cook a exécutés.

ce voisinage, elle n'a pas encore cherché à faire reconnaître ce port, que l'on assure être très vaste et très sûr et qui ne peut manquer de devenir un point important de la domination anglaise... Si j'avais trouvé le plus petit prétexte pour aller visiter ce port, je n'y aurais pas manqué; mais il m'était impossible d'y paraître sans avoir l'air de jouer un rôle qui ne convenait pas à mon état[1]... »

Le commandant reprit la direction des forces navales de l'Inde à la fin d'avril 1787, c'est-à-dire à l'époque qu'il avait précédemment fixée. Son premier souci fut de compléter la tâche qu'il venait d'entreprendre. A cet effet, M. de Kergariou reçut l'ordre de partir de Pondichéry, le 4 août 1787, sur la *Calypso*, pour se rendre par l'archipel de Mergui à Malacca, puis à Macao[2].

Un autre point des instructions données à d'Entrecasteaux, lors de son départ de Brest, fut de sa part l'objet d'une attention particulière. Il tint à cœur de sauvegarder par tous moyens l'honneur du pavillon; il se montra toujours rigoureux sur la question du salut dans les différents démêlés qu'il eut avec l'Angleterre[3] et il mit en œuvre toutes les ressources de son esprit pour détruire les prétentions émises par la Compagnie hollandaise : « Le commodore persiste, écrit-il le 9 juin 1787, dans l'opinion que le salut fait à une place appartenant à la Compagnie doit être rendu par les vaisseaux de la République. De deux choses l'une, ou le pavillon des places de la compagnie des Indes n'est

1. Par le fait, il réussit à se procurer un plan exact de Pulo-Pinang, que M. Malroux, commandant le vaisseau de la Compagnie *la Reyne*, obtint d'un capitaine anglais. Voir lettre de Trinquemalé, 17 juillet 1787, archives du ministère des Colonies.

2. Archives de la Marine, campagnes 1785, folios 52 et 57.

3. Lettre de d'Entrecasteaux du 24 novembre 1787 : « Il faut que les employés des compagnies anglaises sachent bien positivement que les places appartenant plus particulièrement à S. M. Britannique, ne sont pas plus saluées par nos vaisseaux que les places de S. M. T. C. ne le sont par les Anglais. »

pas celui de l'État et, dès lors, les places dans aucun cas ne doivent être saluées, ou le pavillon de la République est censé transporté de droit par les vaisseaux quand ils s'y trouvent mouillés et, dans ce cas encore, le salut n'est pas dû, puisque ce sont au contraire les vaisseaux de la République qui le doivent à ceux de Sa Majesté. » Quant au commodore il se retranche derrière un usage établi, selon lui, depuis tous les temps; mais lorsque M. de Kergariou, peu convaincu de cet usage, proteste contre les exigences de son interlocuteur, celui-ci abandonne la logique pour recourir au sentiment. On peut s'en assurer facilement en parcourant cette réponse évasive et alambiquée de l'officier hollandais : « Je finis, Monsieur, par vous réitérer que je regarderai toujours comme une des époques les plus heureuses de ma vie notre séjour mutuel dans la Simons-Bay, qui m'a procuré l'honneur de votre connaissance. Sensible comme je le suis à l'honneur de votre amitié, je ne négligerai aucun moyen pouvant servir à la cultiver et à la cimenter. Aussi, j'ose me flatter que ce témoignage des vrais sentiments de mon cœur et la manière avec laquelle j'ai tâché de répondre à vos désirs me serviront auprès de vous pour une preuve de ma sincérité[1]. »

1. Archives de la Marine, campagnes 1787, folio 55 et 56.

CHAPITRE III

D'Entrecasteaux, gouverneur général des îles de France et Bourbon : ses attributions, ses vues personnelles. — L'agriculture, le commerce, l'industrie aux Mascareignes ; état du marché, crise monétaire. — L'administration intérieure ; projets de réforme ; la milice. — Situation extérieure, organisation de la défense. — Caractère et personnalité de d'Entrecasteaux : sa nature, son esprit, ses croyances.

Pendant que d'Entrecasteaux faisait ressortir dans sa campagne de Chine ses qualités de marin, le maréchal de Castries lui écrivait de Versailles (1er février 1787) : « Quoique vous ayez craint d'être chargé du gouvernement de l'Isle de France, vos amis, en tête desquels je me place, ont pensé qu'en mesurant vos forces et votre situation, il convenait que vous vous chargeassiez de ce gouvernement, d'autant plus qu'il serait utile au service du Roi que vous y fussiez nommé. »

Le vicomte de Souillac, qui remplissait alors cette fonction, parut éprouver quelque dépit à la nouvelle de son rappel[1]. Quant au chef de division, averti officieusement de sa nomination, il refusa, dans ces termes, de se rendre sans ordre à Port-Louis : « C'est dans ces mers qu'est mon poste ; je

1. Voir lettre de M. de Souillac à M. de Cossigny (Archives de la Marine, dossier personnel, Isle de France, 19 mai 1787) : « Le ministre m'annonce mes successeurs : M. de Conway pour l'Inde et M. d'Entrecasteaux pour les Isles. Je suis maître de partir quand je le voudrai, même sans les attendre. J'en profite, malgré la saison avancée, et je compte partir dans quinze ou vingt jours sur la flûte *l'Isle de France.* » Voir également lettre de M. de Souillac à M. d'Entrecasteaux, 16 mai 1787. Dans une correspondance antérieure, M. de Souillac demandait son rappel en France, ce qui rend assez inexplicable le ton des deux lettres précitées.

n'ai pas cru pouvoir le quitter avant la venue de mon successeur [1]. »

Peu après, les ordres arrivèrent. La *Résolution* quitta Pondichéry et se rendit à l'Ile de France, qu'elle atteignit le 22 octobre. Le 5 novembre, d'Entrecasteaux fut reçu à la tête des troupes par le vicomte de Souillac, qui le fit reconnaître en sa qualité de gouverneur général des îles de France et Bourbon.

Le mémoire du roi, qui expose d'une façon sommaire les attributions du gouverneur général et celles de l'intendant, mériterait d'être analysé. En voici la substance [2] :

« Les îles de France et de Bourbon ont été établies pour servir de relâche aux vaisseaux français qui vont en Asie. Les vaisseaux peuvent y être réparés, les équipages rétablis et les approvisionnements renouvelés.

La position de ces îles ne se borne pas à l'utilité de la relâche : des vues plus étendues ont fait sentir que l'Ile de France, placée à l'entrée de la mer des Indes et à l'ouvert de tous les détroits de cette partie du monde, pouvait être un entrepôt de forces capables d'opposer en temps de guerre, à des armements affaiblis par une longue navigation, des troupes fraîches et des vaisseaux bien équipés, et de disposer, avec autant de promptitude que de secret, des expéditions qui pussent porter des forces dans tous les points de l'Asie où l'on aurait à attaquer ou à se défendre. »

Ce mémoire comporte une série d'articles. Ils concernent :

La *religion :* « le gouverneur et l'intendant devront s'appliquer à faire respecter la religion et donner la considération à ses ministres, à veiller sur leurs mœurs et leur conduite et à empêcher qu'ils ne s'écartent de leur devoir et ne se mêlent de choses étrangères à leur état » ;

La *justice :* « elle est rendue dans les îles par une juridic-

1. Archives de la Marine, campagnes, Pondichéry, 22 juin 1787.
2. Voir Archives du ministère des Colonies, Ile de France, correspondance générale, 1787, 77-C[4].

tion royale, un conseil supérieur et un tribunal terrier dans chacune des deux îles. Il importe de veiller à ce que les conseils ne contrecarrent pas les juridictions royales. » La connaissance de toutes les matières de haute police appartient encore au gouverneur et à l'intendant;

Le *commerce* et la *culture :* « on pourrait peut-être acclimater la canne à sucre, l'indigo, le coton, etc.; le « jardin du roi » à l'Ile de France sera un dépôt de plantes, d'épiceries et de toutes autres productions utiles soit pour Cayenne, soit pour les deux îles, jusqu'à ce que l'on soit assuré de son degré d'utilité ». Il faut également favoriser la culture des céréales;

La *population :* les désordres entre blancs et gens de couleur sont fréquents. Les maîtres sont assujettis à assurer la subsistance non seulement aux esclaves, mais aux affranchis lorsque ces derniers sont hors d'état de gagner leur vie;

La *marine :* cet article se divise en deux parties qui concernent : l'une, les escadres et vaisseaux du roi envoyés d'Europe pour la défense des colonies; l'autre, les flûtes, corvettes, bricks et autres bâtiments destinés au cabotage des deux îles;

Le *service des ports* s'étendra sur un port marchand à l'anse de Codan et sur le port du roi qui restera du côté de l'isle aux Tonneliers; un capitaine en fera le service.

Les autres articles ont trait aux *fortifications*, aux *troupes*, sur lesquelles d'Entrecasteaux aura l'autorité attribuée aux gouverneurs et commandants des provinces du royaume; aux *officiers d'administration*, aux *hôpitaux, magasins et bâtiments civils*, aux *finances*, aux *domaines*. Les instructions royales s'appliquent encore à certaines dépendances de ce gouvernement. C'est ainsi que, sous la rubrique *Madagascar*, nous trouvons cette indication : « L'île de Madagascar a été regardée depuis la prise de possession, non seulement comme une ressource d'où les îles de France et de Bourbon pouvaient tirer des bestiaux, du

riz et des esclaves, mais encore comme un lieu propre à la fondation d'une nouvelle colonie... Toutefois en se retraçant tous les événements qui sont arrivés depuis l'établissement de Flacourt en 1652 jusqu'à celui des sieurs Modave et Beniowsky en 1769 et 1772, on ne peut s'empêcher de convenir que l'intempérie du climat, la perfidie et l'état toujours sauvage des « Madegasses » rendent ce projet trop difficile dans son exécution, à moins d'une conquête qui coûterait beaucoup d'hommes et d'argent sans une utilité bien réelle[1]. Le sieur d'Entrecasteaux conservera donc le seul comptoir établi à Foulpointe sans paraître abandonner les autres propriétés françaises de la côte est de cette île. » La question se pose encore d'abandonner notre établissement des *Seychelles* et de *Rodrigue*, de retirer l'agent que nous entretenions, pendant la dernière guerre, au cap de Bonne-Espérance.

Enfin ce mémoire se termine par la délimitation des fonctions particulières du gouverneur et de l'intendant. « Tout ce qui a rapport au commandant des armes, à la sûreté intérieure, à la défense des colonies, appartient de droit au sieur d'Entrecasteaux en qualité de gouverneur. » — « L'intendant sera chargé spécialement de la manutention de la caisse, de tous les paiements à faire, le gouverneur se réservant la faculté de s'occuper des dépenses relatives à l'artillerie et aux fortifications. »

Dans ses nouvelles fonctions, le chevalier d'Entrecasteaux allait se distinguer comme administrateur par sa prudence, sa justice et son esprit d'initiative. Il savait dans quel état d'anarchie se trouvait le gouvernement des Mascareignes et il était effrayé du poids de la charge qui lui incombait, comme on peut en juger par ce passage d'une lettre au maréchal de Castries[2] :

1. Cette appréciation est intéressante à noter au moment où les chambres françaises discutent le projet de loi relatif à l'expédition de Madagascar (novembre 1894).

2. Port-Louis, 23 novembre 1787.

« Il faut tout ramener aux règles générales de service, lesquelles doivent être les mêmes dans les colonies que dans le service de mer. C'est la seule manière d'arrêter les prétentions déplacées, qui sont la source de toutes les tracasseries... Je trouve le fardeau de ce gouvernement bien pesant, mais je vous réponds en même temps de mon zèle et de mon attention à vous prévenir dès que je le trouverai au-dessus de mes forces, ce que je crois entrevoir déjà. »

Le registre de lettres que d'Entrecasteaux tint à l'Ile de France, du 23 novembre 1787 au 10 novembre 1789[1], nous permet de le suivre pas à pas et d'apprécier les services qu'il rendit en dépit de ses appréhensions. Ce volumineux recueil mériterait d'être publié, et c'est à regret qu'il nous faut condenser en quelques pages une correspondance, dont la lecture permet de pénétrer dans la vie intime de nos colons, à la veille de la Révolution française.

Avant de commencer cette enquête, que les documents réunis aux archives du ministère des Colonies permettent de compléter, nous laisserons la parole au nouveau gouverneur, qui, dans une lettre particulière adressée au maréchal de Castries[2], expose la situation générale de la colonie et sa façon de comprendre l'administration des Mascareignes.

« Monseigneur,

« Dès l'instant que j'ai été informé de la marque de confiance que vous aviez bien voulu me donner en me nommant au gouvernement de l'Isle de France, j'ai dirigé toutes mes pensées vers ce point et n'ai cessé de réfléchir à l'importance de cette colonie et à la difficulté de bien saisir le système total d'administration qu'il fallait y adopter. Il m'a paru, Monseigneur, que les isles de France et de Bourbon

1. Ce registre contient 182 lettres officielles et plus de 50 lettres particulières; la plupart de celles-ci sont adressées au maréchal de Castries.
2. Port-Louis, 24 novembre 1787.

pouvaient être envisagées sous des points de vue très différents, ou plutôt qu'elles réunissaient tous les genres de destinations : ce qui rend l'administration très compliquée, parce que de la diversité des principes propres à chaque destination résulte la nécessité de les combiner de telle manière que, sans nuire à la prospérité de ces colonies, on puisse néanmoins leur faire atteindre le but qui les rend si précieuses à l'Etat et qui force à les conserver malgré l'énormité des dépenses qu'exige leur entretien.

« Ces isles, Monseigneur, sont en même temps un dépôt de forces, un arsenal de marine, un lieu de ravitaillement pour les escadres, le lien de l'Europe et de l'Asie : elles offrent encore un sol également propre aux productions de première nécessité et aux productions étrangères qui y sont naturalisées. Il faut donc, pour remplir ces diverses destinations, que l'on balance avec la plus grande sagesse les moyens d'encourager la culture des denrées de première nécessité, lesquelles doivent servir à l'approvisionnement de nos escadres en temps de guerre, avec les moyens qu'exige la conservation non moins importante des bois propres à la construction et au radoub des vaisseaux ; il faut que cette mesure soit si bien combinée qu'en s'assurant des grains nécessaires pour fournir à tous les besoins on puisse encore s'occuper de la culture des objets d'exportation, qui ne peuvent manquer de donner un très grand essor au commerce des isles et les garantir par ces ressources inespérées de tous les malheurs où elles pourraient être plongées soit par des circonstances de guerre, soit par la pénurie des fonds, soit même par l'incertitude des principes. L'heureuse situation de ces isles peut et doit leur procurer un avantage inestimable : celui de devenir l'entrepôt du commerce général de l'Europe et de l'Asie, en ouvrant ses ports aux étrangers ; mais de ce plan, lequel doit assurer à jamais la prospérité de ces isles, il résulte encore un nouveau système de finances essentiellement différent de celui

qu'il conviendrait d'adopter si l'on abandonne cette colonie à ses ressources intérieures. C'est, Monseigneur, je le répète encore, cette variété de principes selon la diversité des rapports, qui a rendu jusqu'à présent l'administration de ces isles si incertaine et qui doit presque faire désespérer de rencontrer le point de perfection. Aucune des branches de cette administration ne doit être favorisée de préférence à l'autre. Il faut, s'il est permis de s'exprimer ainsi, les mener toutes de front et tout système exclusif sera, je ne crains pas de le dire, défectueux par là même. J'ai cru devoir vous adresser particulièrément ces réflexions, Monseigneur, avant que les projets nouveaux, que vous avez bien voulu m'annoncer, me soient parvenus, pour que les observations que je serai peut être dans le cas de faire ne vous paraissent pas ou un effet de prévention ou une suite de l'éloignement que l'on a presque toujours pour les nouveautés. C'est à ce que j'ai l'honneur de vous mander dans ce moment que je vous prierais de vouloir bien comparer mes observations ; c'est d'après les principes que je viens d'établir et qui me paraissent incontestables que je vous prierais de les juger ; je peux m'égarer, mais je ne serai sûrement pas en contradiction avec moi-même... »

Cette page que nous avons tenu à citer *in extenso* est, pour ainsi dire, la préface du dossier que nous allons parcourir. Afin de rendre plus facile le dépouillement de ce registre, on peut classer les lettres qui le composent en trois catégories, suivant qu'elles se rapportent à la situation économique, aux différentes branches de l'administration intérieure ou à l'organisation de la défense.



Economiste, d'Entrecasteaux ne se pique pas de l'être. Souvent, en abordant une question d'échange, il s'excuse

de prendre part au débat ; mais quelles que soient les précautions oratoires dont il entoure ses théories, il n'en exprime pas moins des idées précises, qu'il expose clairement et qu'il défend avec beaucoup d'habileté. L'agriculture, l'industrie, le commerce l'intéressent. D'Entrecasteaux n'appartient à aucune école, mais il est au courant des grands problèmes que les physiocrates se sont évertués à résoudre. Sans conclure avec eux que la terre est la source unique des richesses, il s'efforce de développer les productions du sol et surtout la culture des grains. Comme Gournay, il encourage les échanges; comme Turgot, il considère que les lois économiques ne sont pas séparables des lois morales, et il reconnaît que les avances, c'est-à-dire les capitaux préalables, sont indispensables pour fonder une entreprise; mais, tout en admettant que la légitimité de l'intérêt est une conséquence immédiate de la propriété, il voudrait en limiter le taux dans les îles de France et Bourbon, où les prêts usuraires consomment la ruine des emprunteurs. Partant des effets, il remonte aux causes, et sa propre expérience le met en garde contre les théories séduisantes d'une application dangereuse. Son esprit curieux se complaît dans l'étude des besoins du marché et des difficultés financières. Ici l'homme d'action fait place au raisonneur ; le marin s'efface à mesure que le politique apparaît. Il semblerait que du pont de la *Résolution* le capitaine de vaisseau a été subitement transporté sur les bancs d'une assemblée législative. Cet aspect imprévu de la physionomie de d'Entrecasteaux est digne d'attirer et de retenir l'attention.

Nous avons vu dans sa lettre du 24 novembre l'importance qu'il attache aux questions agricoles. Il y revient, notamment à propos de concessions de terrains accordées sur les réserves du roi. L'empressement que mettent les colons à demander des terres diminue singulièrement quand il s'agit pour eux de défricher le sol. Ce manque-

ment à l'engagement pris peut entraîner le retrait pur et simple de la concession, mais faut-il sévir et appliquer la loi dans toute sa rigueur, sans tenir compte des circonstances? D'Entrecasteaux ne le pense pas et base son avis sur les considérations suivantes[1] : « On estime que les défrichements de l'Isle de France ne s'élèvent pas au tiers du sol. Trente mille noirs environ sont employés à la culture de la partie défrichée. Il en faudrait donc, au moins, deux fois autant pour mettre le reste en valeur. Ce seul point de vue démontre l'inutilité de faire rentrer au domaine les terrains concédés déjà et non défrichés, puisqu'il serait impossible de les distribuer de nouveau aux conditions exigées. Ils resteraient réunis au domaine sans aucune valeur, sans nul avantage pour la colonie; au lieu qu'entre les mains des propriétaires qui n'ont pas encore le moyen d'en tirer parti, c'est toujours un fonds qui fournit aux contributions exigées ou exigibles pour l'entretien des chemins, des paroisses et des édifices qui sont à la charge des habitants. L'état de la colonie ne peut pas permettre de longtemps qu'on s'y procure le nombre suffisant d'esclaves pour cultiver tout ce qui est encore à défricher. Il est même important de s'opposer à une augmentation trop subite des noirs, parce qu'un accroissement aussi prompt ferait excessivement surhausser les prix. Il serait avantageux de vendre les terrains libres au profit de la commune et d'en employer le produit à des objets d'utilité publique, ce qui diminuerait considérablement les charges à imposer... Deux choses, en un mot, sont également nécessaires à la prospérité de la colonie : les défrichements et les chemins ; mais puisqu'il est impossible d'avoir, de longtemps, le nombre d'esclaves qu'exigerait la culture, ne semblerait-il pas convenable de tirer parti des terrains

1. 10 novembre 1789. (Registre des lettres de d'Entrecasteaux à l'Isle de France.)

incultes en les vendant et en affectant le prix à d'autres objets non moins importants?... » Le gouverneur tire de cette argumentation la conséquence que l'intérêt privé sait mieux que bien des règlements donner l'essor à la culture; c'est à lui qu'il convient de s'en rapporter, d'autant plus que des défrichements inconsidérés auraient pour effet d'amener le manque de bois dans un port où ce produit est de première nécessité, ensuite d'entraîner le dessèchement du sol en tarissant les sources qui entretiennent la fertilité dans le pays.

Deux industries établies dans l'Ile de France pendant le gouvernement de d'Entrecasteaux lui ont fourni l'occasion de présenter un rapport. La première concerne une fabrique de poudre : « C'est une importante manufacture qui comprend un moulin à poudre et tous les ateliers nécessaires à la confection de ce mélange. Toutes les branches de cette industrie qui, en Europe, sont séparées, se trouvent réunies et permettent d'exercer une surveillance plus étendue. » La seconde est une indigoterie : « Les espérances que l'on avait conçues du succès de cette production nouvelle sont à présent changées en certitude ; on peut désormais la regarder comme une des sources de la richesse de cette isle. Les profits, que cette manufacture donnera, paraissent devoir être si considérables qu'il est à craindre que tous les habitants ne tournent leurs vues vers une culture aussi lucrative que celle de l'indigo et n'abandonnent par le fait même celle des denrées plus nécessaires... En tous cas cette entreprise, dont les avances s'élèvent à plus d'un million, ouvre à la colonie une branche de commerce nouvelle et infiniment avantageuse[1]. »

La pensée que les îles de France et Bourbon sont un lien entre l'Europe et l'Asie témoigne assez de l'importance qu'attache d'Entrecasteaux à l'extension du commerce dans

1. 12 mars 1788. (Registre de d'Entrecasteaux.)

les Mascareignes. Avec son autorisation, les colons et négociants-armateurs de Port-Louïs se réunissent à deux reprises, en septembre 1788, pour protester contre le privilège exclusif de la Compagnie des Indes orientales, et, dans ces assemblées de citoyens, on est tout surpris d'entendre formuler des représentations très catégoriques en faveur de la liberté commerciale [1].

La position des Mascareignes est exceptionnelle, et cependant le marché s'y trouve dans une situation fâcheuse. D'où vient cet état de langueur et comment y porter remède [2]? « Lorsque le papier-monnaie a été supprimé aux isles de France et de Bourbon, et que, pour le montant des billets qui avaient cours, il a dû être délivré des récépissés payables par le trésorier des colonies et de la marine à des époques fixées, plusieurs négociants en Europe ont spéculé sur l'achat à faire des dits récépissés. Ces effets furent vendus par des porteurs qui n'auraient pas pu continuer leurs affaires jusqu'à la date arrêtée pour le remboursement de leurs billets... La suppression totale du papier-monnaie a dû faire connaître à tous les négociants le besoin que la colonie avait d'une autre monnaie pour continuer le commerce. Les récépissés devant être envoyés en Europe afin d'en obtenir le montant, ces négociants (attirés par l'appât d'un gain de 30 ou 40 p. 100 en deux ans) se sont déterminés à envoyer des piastres aux isles pour entreprendre cet agiotage... On n'a pas tardé à voir arriver des sommes considérables en piastres... Dès ce moment, tout le monde s'est cru riche et les marchandises de l'étranger affluèrent dans la colonie. L'engorgement dans toutes les affaires était infaillible. Le numéraire s'écoula en deux ans, absorbé par l'intérêt disproportionné des prêts et par l'achat des articles d'importation. Il fut prouvé que non seulement

1. Voir archives coloniales, correspondance générale, 1788, 80-C⁵.
2. Mémoire du 28 janvier 1788. (Registre de d'Entrecasteaux.)

les anciennes dettes de la colonie n'étaient pas acquittées, mais qu'au contraire d'autres dettes avaient été contractées depuis la suppression des billets, et que, par conséquent, la splendeur momentanée du commerce à l'Isle de France n'avait été qu'apparente. Aujourd'hui, les envois de piastres se sont arrêtés, le commerce ne trouve plus à emprunter pour faire face aux paiements. Et ce n'est point au défaut de billets ou au défaut de piastres que les négociants doivent attribuer leurs faillites, mais bien à leur imprudence et au désir blâmable d'avoir voulu acquérir une fortune considérable en un clin d'œil, ce qui, depuis dix ans, les a toujours tenus beaucoup au-dessous de leurs affaires... Si l'on ne parvient pas à réduire le taux de l'intérêt (qui atteint 12 et 24 p. 100) le commerce ne pourra se relever qu'à moins d'une banqueroute générale. D'ailleurs, tant que les commerçants seront aux expédients pour faire face aux échéances de leurs engagements, les intérêts resteront à ces taux prodigieux. Toutes choses ne pourront donc reprendre leur équilibre, quelque système de finances qui puisse être adopté, que le jour où l'on aura soldé les anciennes dettes et où les négociants se contenteront d'un profit honnête. »

Dans la lettre qui accompagne ce mémoire, d'Entrecasteaux reconnaît que la mise en circulation d'un papier-monnaie spécial à la colonie faciliterait les opérations du commerce dans l'intérieur de l'île et n'exposerait pas les négociants à tenter des entreprises trop considérables au dehors, comme ils le font avec les piastres. Mais ce palliatif ne serait pas suffisant pour arrêter la crise ; il serait important de faire examiner avec soin la situation du commerce des Mascareignes, ses ressources, ses moyens, ses dettes, sans l'abandonner au caprice de ceux qui l'entreprennent sans principes et sans facultés pécuniaires. On pourrait presque assurer que la majeure partie, non des grands négociants, mais de cette classe

qu'on appelle *banians*, a débuté sans autres avances que celles de l'emprunt à un taux usuraire et ruineux. Une chambre de commerce, une juridiction consulaire, en un mot une surveillance éclairée serait plus nécessaire à l'Ile de France que dans tout autre place de commerce[1].

Un mois plus tard, les négociants de cette colonie forment une requête à l'effet d'obtenir l'installation d'une chambre d'escompte dont les billets mis en circulation pussent suppléer au défaut de numéraire, défaut qui, d'après eux, occasionne la stagnation des affaires et cause des faillites. Sans hésiter, le gouverneur écarte cette proposition manifestement contraire à l'édit du 8 août 1784 (article 8). Il sait, d'autre part, que le défaut de numéraire a non pas entraîné la chute des négociants, mais seulement dévoilé le secret de leur faillite antérieure, dissimulée jusque-là par des emprunts. Un tel projet est illusoire : on propose une souscription de deux cent mille piastres, mais il n'y a pas deux cent mille piastres dans l'île ; la souscription ne sera pas couverte. En admettant que ce but soit atteint, les piastres qui resteraient en circulation seraient tellement rares qu'elles feraient prime; les billets ne seraient plus au pair avec cette monnaie, et quand, au bout de trois ans, arriverait le jour du remboursement en piastres, la spéculation qui a déjà causé tant de ruines entraînerait de nouveaux sinistres[2].

Après avoir critiqué les différents systèmes financiers qui lui ont été soumis, le gouverneur des Mascareignes aborde lui-même la question monétaire dans une lettre particulière où il demande que les payements du roi aux îles de France et Bourbon soient faits non en piastres ou en billets, mais en monnaie de France. Cette lettre, qui nous permet d'apprécier la façon dont d'Entrecasteaux expose sa théorie et discute la question des finances, est ainsi conçue :

1. Lettre du 28 janvier 1788. (Registre de d'Entrecasteaux.)
2. 20 février 1788. (*Ibid.*)

Port-Louis, le 22 novembre 1788.

« Monseigneur,

« Ce n'est que dans une lettre particulière que j'ose me permettre de vous adresser des observations sur les divers systèmes de finances proposés pour l'Isle de France. Cette matière m'est si étrangère et me paraît si difficile que ce n'est qu'avec une extrême défiance que je puis hasarder de mettre sous vos yeux quelques idées sur un sujet dont les personnes les plus éclairées s'occupent depuis si longtemps et sans un très grand succès.

« Je vous prie, Monseigneur, de vouloir bien agréer ces réflexions plutôt comme un témoignage de bonne volonté que comme un plan que je me permette de présenter; aussi n'est-ce pas en ma qualité d'administrateur que j'ai l'honneur de vous les adresser :

« La grande difficulté d'un système de finance propre aux isles de France et de Bourbon consiste à prévenir l'agio nécessairement attaché à une monnoye factice, en entretenant cependant dans ces colonies un numéraire qui y soit toujours en circulation.

« La piastre, monnoye de tous les pays, semble être la plus propre aux paiements qui se font par le Roy aux isles de France et de Bourbon ; mais les piastres, à raison même de leur universalité, devant être encore plus considérées comme marchandises que comme monnoye, ne peuvent être retenues dans ces isles quand l'intérêt des négociants exige leur extraction. Sans doute, on remédiera au fléau de l'agiotage en ne mettant en circulation que des piastres; mais dès que l'on ne peut être assuré de les y conserver, on expose les cultivateurs à ne pouvoir se procurer les avances nécessaires aux progrès de l'agriculture et les négociants à des suspensions de paiement par le défaut de numéraire.

« Le papier-monnoye ne sort pas de l'isle, il est vrai; mais comme il est absolument impossible qu'un papier, que l'on ne peut pas réaliser à volonté, soit au pair d'une monnoye véritable, il est hors de doute que le Roy, obligé, en dernière analyse, de rembourser ce papier en lettres de change, supportera la perte inévitable de ce papier, et que les salaires du Roy éprouveront cette même réduction qui diminuera un traitement beaucoup trop modique déjà.

« Il me sembleroit que les payements du Roy faits en monnoye de France, au lieu de piastres dont le commerce se pourvoiroit selon ses besoins, remédieroient aux deux inconvénients que l'on vient de citer. Cette monnoye avec laquelle tous les payements se feroient un tiers en louis d'or ou écus de six et trois livres, un tiers en pièces de 24 ou 12 sols, et le reste en pièces de 2 sols, de 1 sol et de 2 liards, cette monnoye, dis-je, s'échapperoit moins facilement, parce qu'il seroit plus facile d'en empêcher la sortie et qu'elle seroit d'ailleurs moins recherchée; mais comme elle a cependant une valeur réelle, correspondante à celle de la piastre, elle ne pourroit donner lieu à l'agio, du moins quant aux payements à faire par le Roy; la lettre de change, tant sur le Roy que sur le particulier, ne feroit qu'exprimer le véritable prix de l'objet ou de la somme pour lesquels elle seroit délivrée, et le retard de la lettre de change seroit supporté par celui qui la désireroit, puisqu'elle ne seroit plus donnée en payement.

« Les partisans du système des payements en piastres se refusent à croire que les piastres puissent sortir dans une proportion plus forte que celle de la consommation intérieure; mais l'état cy-joint de l'extraction des piastres faites par le commerce, depuis le mois de novembre de l'année dernière, époque de mon entrée dans l'administration, jusques au commencement de novembre de cette année, prouve avec évidence que la sortie des piastres s'est élevée beaucoup plus haut que ne le supposent les adver-

saires du papier monnoye; d'où l'on peut conclure que les armements augmentent avec le nombre de piastres que les négociants présument être sur la place, et qu'ainsi on ne sera jamais assuré d'en avoir la quantité nécessaire pour la circulation.

« Les défenseurs du papier monnoye pensent que la préférence doit être donnée à leur système à raison de la présence assurée de ce papier; mais quelque précaution que l'on puisse prendre, la différence essentielle entre la valeur du papier et celle d'une monnoye effective, entretiendra toujours l'esprit d'agiotage que l'on paraît surtout avoir en vue d'extirper. Une seule réflexion prouvera l'impossibilité de mettre le papier au pair de la piastre ou de toute autre monnoye réelle : pour comparer les diverses monnoyes entre elles, il est nécessaire de les rapporter à un même objet que l'on puisse se procurer avec ces différentes monnoyes : dans le moment présent, la piastre vaut sur la place de sept livres cinq sols à sept livres dix sols en lettres de change; — on s'assure de cette égalité de valeur parce que l'on paye avec sept cent vingt-cinq ou sept cent cinquante livres en lettres de change ce que l'on achèterait avec cent piastres payées comptant. — Or, s'il y a, entre la lettre de change dont le payement est assuré et la piastre qui est et qui sera toujours la vraie mesure du prix des choses, une aussi grande différence, combien plus en existera-t-il entre cette même piastre et le papier monnoye dont les remboursements en lettres de change ne seront jamais complets, et qui éprouveront une réduction d'un quart ou même d'un tiers, puisque le montant des lettres de change à accorder ne doit être à peu près que les deux tiers du montant du papier monnoye qui sera déposé pour être converti en lettres de change. Cette double considération me ferait pencher sur la monnoye de France de préférence aux piastres et aux papiers monnoyes. C'est aux personnes plus instruites que je ne le suis de ces matières à juger si ce sys-

tème ne présente pas d'inconvénient qui m'ait échappé; mais ce dont on ne peut disconvenir, c'est que le Roy doit gagner infiniment à faire ses payements en espèces plutôt qu'en lettres de change, parce que les emprunts qu'il est obligé de faire en Europe pour se procurer ces espèces, ne supportent que l'intérêt de l'Europe, au lieu que le retard de payement qu'occasionne une lettre de change tirée à six mois de vue après cinq ou six mois de traversée, que ce retard, dis-je, d'un an au moins, est payé au taux exorbitant de l'intérêt de l'argent à l'Isle de France, intérêt nécessairement englouti dans le prix des objets vendus au Roy. »



Comme administrateur, d'Entrecasteaux insiste pour que les règlements et les ordres émanant de la métropole soient rigoureusement précis et d'une portée générale, seule façon d'éviter à la fois les tâtonnements et l'arbitraire.

Il revient sans cesse sur la question des honneurs dus au gouverneur, aux fonctionnaires civils et militaires, sur la nécessité de délimiter les attributions de chacun, sur l'importance de rendre les lois exécutoires aussitôt qu'elles sont promulguées.

Pourquoi, par exemple, l'ordonnance de 1776 concernant la régie des arsenaux n'est-elle point en vigueur dans les colonies, alors qu'elle produit d'heureux résultats dans les ports de France? « Il faut une surveillance, écrit-il à M. de Latouche[1]. Je suis peu jaloux d'autorité; mais il est sûr qu'il existe de grands et de très grands abus, dont j'ai

1. Il s'agit vraisemblablement ici de La Touche-Tréville qui contribua à la rédaction du code maritime de 1786. C'est lui qui, après avoir conduit La Fayette en Amérique, repoussa sur l'*Hermione* l'attaque de la frégate anglaise *l'Isis* soutenue par trois autres vaisseaux (7 juin 1780). Député de la noblesse aux États-Généraux de 1789, il fut de ceux qui se réunirent au Tiers. Il était contre-amiral en 1793, quand on le destitua comme noble. Le premier consul lui donna le commandement de la

une certitude entière, sans en avoir une preuve légale, parce qu'il n'est pas en mon pouvoir de me la procurer. Comment dès lors y porter remède[1] ? » Et il ajoute : « Je vous prie, mon cher Latouche, de mettre cette lettre sous les yeux de M. de Castries. Comme je n'ignore pas que le Bureau des Colonies opposera les plus grands obstacles à ce changement, j'ai jugé qu'il valait mieux que mes réflexions fussent présentées par quelqu'un tel que vous, capable d'apprécier tous les avantages du régime de 1776. Ma lettre au ministre serait renvoyée dans les bureaux et y demeurerait sans réponse. »

C'est là ce qui advint malgré les précautions prises par le gouverneur. Le départ du maréchal de Castries, qui quitta la Marine pour le gouvernement des Flandres, rendit cette démarche inutile.

Craignant l'effet de tant de lenteurs, d'Entrecasteaux réitère sa demande, le 2 février 1789; mais on se contente de lui faire espérer un prochain changement dans l'organisation de la Marine.

En décembre 1788, le régiment irlandais de Walsh au service de Louis XVI débarque à l'Ile de France. Grâce à des ménagements infinis, d'Entrecasteaux réussit d'abord à éviter les froissements entre ce corps et le régiment français. Cependant, en l'absence d'ordres positifs, force est d'appliquer ce principe du droit national établissant que, dans aucun cas, un détachement de troupes étrangères n'a la droite sur ceux des régiments français. Les susceptibilités s'éveillent : « Faute de renseignements précis, la mésintelligence règne entre le régiment de Pondichéry et celui de Walsh, à propos de la place réservée aux grenadiers de tel ou tel régiment à la procession de la Fête-Dieu. Le colonel du régi-

flotte de Brest, puis lui confia l'organisation de la flottille de Boulogne. Nommé vice-amiral, il dirigea l'escadre de Toulon et mourut en activité de service le 19 août 1804.

1. Port-Louis, 11 novembre 1787. (Registre de d'Entrecasteaux.)

ment étranger se considère comme lésé, ses grenadiers n'ayant pas eu le pas sur les premiers. Il est très important qu'une décision ministérielle écarte toute idée d'arbitraire [1]. » Par le fait, ce point de détail amène des tiraillements entre les deux corps ; le gouverneur de Pondichéry prend, fort mal à propos, le parti des Irlandais, et d'Entrecasteaux ne parvient à aplanir les difficultés que grâce à son tact et à sa persévérance.

La législation concernant les milices coloniales est également incertaine. D'Entrecasteaux supplie le ministre [2] « de décider si en temps de paix le corps des négociants est dispensé du service de la milice ... Nous n'avons aucune base pour la formation du corps des milices. Les exceptions trop nombreuses font qu'il n'est composé que de la classe la plus inférieure des citoyens ... Une règle invariable est nécessaire. » A la nouvelle que le gouverneur veut convoquer pour la revue des milices tous les colons qui ne sont pas expressément dispensés par la loi, des murmures se font entendre. « Afin de prévenir des troubles pareils à ceux qu'ont éprouvés toutes les colonies pour le même objet », d'Entrecasteaux adresse une circulaire aux habitants; il prescrit à chaque commandant de paroisse la conduite à tenir et provoque une discussion au Conseil colonial, pour qu'il décide, en attendant l'arrivée d'ordres positifs, si les anciens magistrats (non pourvus de lettres d'honoraires) doivent être compris dans les exemptions de service. Sur ce dernier point le gouverneur s'est fait une opinion personnelle qu'il est intéressant de reproduire [3] : « La vétérance seule est un titre d'exemption. On l'obtient dans la classe ordinaire des citoyens à 55 ans; dans l'ordre des magistrats, par lettres d'honoraires; dans l'état militaire par une pension ou par la croix de Saint-Louis. Comment d'anciens magis-

1. 20 juin 1789. (Registre de d'Entrecasteaux.)
2. 18 avril 1788. (*Ibid.*)
3. 14 mai 1788. (*Ibid.*)

trats peuvent-ils trouver pénible une sujétion à laquelle sont également soumis d'anciens militaires ? Ce serait avilir les uns que d'exempter les autres ; d'ailleurs personne n'a à se plaindre d'une loi qui comprend tous les citoyens sans distinction, quand surtout ce n'est que pour la défense de leurs foyers qu'ils y sont assujettis... Plus un citoyen est distingué et plus il doit donner l'exemple du zèle en pareille circonstance... Rien n'est plus glorieux que d'être destiné à défendre sa patrie. »

Malgré la valeur de ce raisonnement, le gouverneur ne ne se permet pas d'imposer sa manière de voir, car il ne lui appartient pas d'interpréter la loi et il entend rester dans les limites de ses attributions. En attendant les ordres de Versailles, il se conforme à la décision du Conseil colonial qui fait rentrer tous les anciens magistrats dans la catégorie des exemptés, et, quand des instructions contraires à son propre sentiment arrivent, ce haut fonctionnaire se contente de remercier le ministre d'avoir fixé la loi à cet égard [1].

Si d'Entrecasteaux tient à donner l'exemple de la discipline en se renfermant dans la limite des pouvoirs qui lui sont conférés, il déploie la plus grande activité pour prévenir les complications qu'une organisation défectueuse lui fait redouter. Grâce aux précautions dont il s'entoure, les troubles qui menaçaient d'éclater, lors de la convocation des milices, sont évités et il peut écrire le 12 juin 1788 : « Je viens de faire la tournée de l'isle. Elle a été à la fois militaire et administrative. J'ai passé la revue des milices dans les différentes paroisses. Tous les habitants non exemptés par l'ordonnance ont été appelés ... D'ailleurs les habitants ont répondu à mon appel et, parmi les plus considérables, plusieurs ont témoigné du zèle. » Néanmoins, il lui paraît nécessaire que le gouvernement central fixe la conduite à tenir et que les tribunaux des îles soient mis

1. 24 août 1789. (Registre de d'Entrecasteaux.)

en demeure d'enregistrer l'ordonnance du 1er janvier 1787. L'année suivante, les résultats sont entièrement satisfaisants; « tous les citoyens non exempts par la loi ont paru à la revue générale. C'est un grand pas de fait [1] ».

Dans l'île Bourbon, le tact et l'esprit conciliant de M. de Cossigny ne réussirent point à calmer complètement la surexcitation des colons. Cette île fut le théâtre de désordres graves, qui nécessitèrent des modifications dans la législation et une intervention énergique du gouvernement.

Les ordonnances en vigueur placent les créoles, qui se sont garantis de toute infusion de sang noir, dans une situation privilégiée. C'est là une source de discordes qu'il importe de tarir. En voici les raisons : « L'Isle de France est presque entièrement peuplée de races croisées [2] ; peu de familles y sont exemptes du mélange. Il y a cependant quelques personnes qui prétendent n'en être pas entachées, et ces personnes réclament les privilèges attachés à la pureté de leur origine. Mais comme la majeure partie de l'isle de Bourbon serait comprise dans la proscription qu'entraînerait l'exécution des ordonnances à cet égard, que les familles les plus distinguées dans l'ordre de la noblesse et dans celui de la magistrature en éprouveraient également les effets, il est hors de doute que le moindre soupçon que l'on aurait dans cette colonie de faire appliquer ces or-

1. Lettre du 18 avril 1789. (Registre de d'Entrecasteaux.)

2. Un recensement de la population fait sous l'administration de d'Entrecasteaux, en 1787, pour l'île Bourbon, et, en 1789, pour l'Ile de France, a donné les résultats suivants :

Ile Bourbon :	Blancs	7,833
—	Esclaves	37,265
Ile de France :	Blancs	4,457
—	Gens de couleur, libres	2,456
—	— esclaves	37,915

« Dans les deux îles, la population s'accroît sensiblement; il n'en est pas de même des troupeaux, dont il importe de favoriser l'exploitation. » V. documents aux archives coloniales, correspondance de l'Ile de France, 1789, 83-C4.

donnances deviendrait le signal de la guerre civile[1]. »

Cette difficulté, que M. de Cossigny signale dans ses rapports au gouverneur général, contribuerait à entraver le rassemblement des milices dans un milieu où tout est prétexte à révolte.

Voici comment d'Entrecasteaux, qui fait grand cas de ce gouverneur particulier placé sous ses ordres, apprécie la situation générale de Bourbon : « L'anarchie qui a régné jusqu'ici dans cette île est la cause des troubles; la faiblesse des tribunaux l'entretient. L'île de Bourbon est comme partagée entre trois ou quatre familles importantes. Dans le principe, elles vivaient en parfait accord. Aujourd'hui la désunion s'y est introduite; elle est devenue universelle. Toute la colonie prend parti, y compris les magistrats, qui appartiennent pour la plupart à ces familles. Loin de seconder le gouverneur, ils le contrecarrent. Deux ou trois sujets entretiennent le trouble; il faudrait en purger la colonie. Un commandant de paroisse vient d'être condamné dans un arrêt du conseil pour avoir exécuté les ordres de M. de Cossigny. Cette cour a commis un excès de pouvoir. Je demande l'annulation de cet arrêt et je désire qu'on précise enfin les limites des attributions des commandants de paroisse... Les tribunaux coloniaux combattent les vues de l'administration et violent le secret des correspondances officielles, qu'ils ne connaissent qu'illégalement[2]. »



A la façon dont le gouverneur des Mascareignes réorganise la milice, on peut juger du soin qu'il apporte à l'étude de toutes les questions relatives à la défense de ces

1. Lettre de d'Entrecasteaux du 8 septembre 1788. (Registre de d'Entrecasteaux.)
2. 18 avril 1788.

îles [1]. Qu'il s'agisse des travaux du port, de l'amélioration du matériel, des forces à rassembler ou des moyens à mettre en œuvre pour assurer la sécurité du territoire, toujours il mûrit le sujet qu'il aborde; souvent aussi il généralise et conçoit tout un plan de campagne digne de fixer l'attention des ministres.

On sait qu'à ses yeux les îles de France et Bourbon sont un dépôt de forces, un arsenal de marine, un lieu de ravitaillement pour les escadres. Il a « le cœur saigné » en voyant l'état déplorable du port « si encombré de carcasses qu'il n'a pas été possible de retirer encore [2] ». Le désordre dans lequel se trouvent les ateliers et les docks nécessite des travaux urgents et dispendieux. Les vaisseaux ont tous besoin de réparations et leur nombre est complètement insuffisant [3]. « Vous savez, écrit-il au ministre [4], dans quel

1. Sa sollicitude s'étend d'ailleurs bien au delà des côtes des îles de France et Bourbon. Voir aux archives coloniales une intéressante correspondance de d'Entrecasteaux sur l'utilité d'empêcher les Anglais de s'installer à Madagascar et dans l'île d'Anjouan, une des Comores, située à l'ouverture du canal de Mozambique. (Correspondance générale, 1788, 80-C4.)

2. Il existe aux Archives coloniales des documents sur la création d'un nouveau port dans l'Ile de France, sous le gouvernement de d'Entrecasteaux, ainsi que le plan de la jetée des îles aux Tonneliers, alors en construction.

3. M. de Motais de Narbonne, commissaire général faisant fonction d'intendant aux Mascareignes, exprime la même idée lorsqu'il rend compte de la situation du port le 24 novembre 1787 : « Une des premières opérations de M. le chevalier d'Entrecasteaux a été une tournée générale que j'ai faite avec lui dans le port et les ateliers qui en dépendent : il n'a pu qu'être vivement frappé de l'état de délabrement où il l'a trouvé. Des quais écroulés de toutes parts et qui demandent à être refaits en maçonnerie au lieu des pilotis qui les soutiennent maintenant, des ateliers la plupart en bois, presque tous mal ordonnés, étroits, dans le plus mauvais état et sans ensemble, un local resserré où naît une confusion extrême dans les travaux du Roi et des particuliers, ce qui donne lieu à beaucoup d'abus, enfin un arsenal ouvert dans beaucoup d'endroits et conséquemment d'une garde difficile, tel est en général le premier aperçu que présente le port de l'Isle de France. » Voir Archives coloniales, 1887, 77-C1.

4. 30 juillet 1788. (Registre de d'Entrecasteaux.)

dénuement nous nous trouvons actuellement en munitions navales de bouche et de guerre ; d'autre part, les Anglais, comme je vous le disais à mon retour de Chine, ont un nombre assez considérable de vaisseaux de compagnie pour tenter sur nous toutes sortes d'entreprises sans être obligés d'attendre des secours d'Europe. » L'envoi de nouveaux bâtiments ne devrait pas avoir pour conséquence le rappel des bateaux, tels que la *Résolution*, qui seraient, moyennant quelques réparations, en état de tenir encore la mer. « Ces navires, sur lesquels l'ennemi ne compte pas, pourraient être employés dans le premier moment d'une rupture et nous donner la prépondérance au début d'une guerre. »

Tant que la Hollande lui semble en rivalité avec la Grande-Bretagne, d'Entrecasteaux ne redoute pas une attaque imminente de l'Ile de France[1] : il a « toujours pensé que les Anglais auraient des expéditions plus importantes et moins périlleuses à entreprendre et que ce ne serait qu'après s'être emparés des établissements hollandais qu'ils tenteraient d'attaquer cette colonie, où il y aurait incontestablement moins de profit à faire et plus de dangers à courir. »

Mais du jour où un rapprochement s'effectue entre les deux puissances, le gouverneur général se rend compte de notre isolement et propose au ministre tout un système de défense. Le deuxième régiment qu'il n'avait cessé de demander est enfin annoncé et il s'en félicite[2]. « C'était indispensablement nécessaire, surtout depuis la nouvelle alliance des Anglais avec la Hollande, tous les efforts des premiers devant se porter maintenant vers l'Isle de France, qui est la seule conquête qu'ils aient à entreprendre dans ces mers et le seul point qui puisse leur causer quelque ombrage. Il faudrait que toutes nos troupes fussent ici,

1. 28 janvier 1788. (Registre d'Entrecasteaux.)
2. 30 juillet 1788. (*Ibid.*)

prêtes à se porter où l'intérêt commun et les opérations militaires l'exigeraient. Une guerre offensive de notre part peut seule obliger les ennemis à diviser leurs forces. Si nos soldats étaient disséminés du côté de Pondichéry, nous en serions réduits à nous tenir sur la défensive, ce qui serait peu politique et humiliant, car nous ne pourrons jamais mettre cette place sur un pied respectable en face des forces énormes des Anglais. Tout paraît annoncer d'ailleurs que l'intention du gouvernement est d'évacuer Pondichéry et il me semble, en effet, que, *dans la situation actuelle des affaires*, ce serait le parti le plus convenable. La division des forces, à la distance où se trouve l'Isle de France de Pondichéry, laisse peu d'espérance de pouvoir défendre ces deux points. S'il m'était permis de donner mon avis en pareille matière, je n'hésiterais pas à dire que ces forces doivent être réunies à l'Isle de France pour ôter aux Anglais tout espoir de se rendre maîtres de cette colonie et pour menacer en même temps toutes leurs possessions, parce qu'ils ignoreraient toujours où nous voulons porter nos efforts. »

Pour bien affirmer que son opinion n'est pas le fait d'un calcul intéressé, d'Entrecasteaux fait observer que le commandant des forces à Pondichéry étant officier général, c'est-à-dire propriétaire d'un grade supérieur au sien, devrait en cas d'évacuation de cette ville, prendre le commandement des Mascareignes. Certain désormais que la France n'entreprendra pas l'expédition projetée sur les côtes de Cochinchine, il ajoute : « Un officier de la marine ne peut faire une longue résidence dans ces places sans perdre de vue son métier. C'est à ce titre et à celui d'une santé épuisée par une campagne de trois ans, très active et très fatigante, dont je désirerais que le détail fût mis sous vos yeux parce que j'ose me flatter que vous le trouveriez digne de quelques marques de satisfaction, que j'ai cru pouvoir vous assurer que ce sera sans peine que je verrai

arriver le successeur que le changement de système dans le projet de guerre pour l'Inde semble devoir me faire attendre [1]. » D'Entrecasteaux a d'autres motifs d'ordre privé pour désirer rentrer en France, il les indique dans une lettre autographe où nous lisons ce passage : « Les malheurs de ma famille ont eu une trop cruelle célébrité, pour n'être pas parvenus jusqu'à vous, Monseigneur. C'est, je crois, vous en dire assez, et mon cœur me reproche d'avoir laissé si longtemps des parents, à qui je suis tendrement attaché, plongés dans un abîme de douleur que j'aurais dû partager avec eux. Depuis l'instant où j'ai quitté l'Europe, ils n'ont cessé de me témoigner leurs regrets de la manière la plus touchante : ils se consolaient cependant dans l'espérance que je reviendrais auprès d'eux après une campagne de trois ans... Ma nouvelle destination a mis le comble à leur chagrin... Je me regarderais comme indigne de l'estime des gens honnêtes si, dans l'affreuse situation où se trouve ma famille, j'avais désiré une place qui m'éloignât d'elle si longtemps... J'ai cru devoir attendre quelque circonstance qui autorisât de ma part une demande aussi prompte : l'ordre du Roi qui m'a été adressé pour remettre le commandement à M. le comte de Conway s'il revenait à l'Isle de France m'en a fourni une occasion, dont j'eusse été inexcusable de ne point profiter [2]... »

Loin d'intriguer pour être maintenu à son poste, d'Entrecasteaux ne songe donc qu'à céder la place à tel officier général qu'il plaira au gouvernement de désigner. Aussi quelle n'est pas sa surprise à la nouvelle que des rivaux cherchent à le discréditer ou à lui faire subir le joug d'une autorité contestable! Des délateurs vulgaires, il n'a cure. Mais les perfides manœuvres de certains personnages le révoltent. Nous n'en voulons pour exemple que ce pas-

1. Cette allusion aux services personnels que rendit d'Entrecasteaux est la seule que nous ayons relevée dans sa correspondance.
2. Voir Archives coloniales, lettre du 8 novembre 1788.

sage d'un pli confidentiel adressé au ministre de la Marine[1] :

« Je suis infiniment affligé d'avoir à vous entretenir, à la fin de mon administration, de misères qui ne sont que dégoûtantes, mais dont je ne puis me dispenser de parler.

« Ma réponse au commandant des troupes françaises de l'Inde vous fera connaître ce qui m'a paru peu convenable dans la lettre de ce général ; mais je crois nécessaire d'entrer avec vous dans de plus grands détails et de ne pas vous laisser ignorer mes conjectures sur l'envoi officiel qu'il me fait d'un ordre qui ne devait avoir son exécution qu'au cas que l'expédition de la Cochinchine eût manqué et dans la supposition du retour de cet officier à l'Isle de France. Cet ordre nous a été adressé à l'un et à l'autre dans une lettre secrète... Le plus profond silence au dehors avait été observé de sa part et de la mienne ; mais au moment où ce général commence l'évacuation de Pondichéry, où il invite les administrateurs de l'Isle de France à en accélérer la consommation, avant même d'avoir reçu les ordres définitifs, à l'époque enfin, qui, sans doute, ne doit pas tarder à le ramener dans cette colonie pour en prendre le commandement à moins de changement que j'ignore mais dont il peut être informé par la voie anglaise, il m'adresse cet ordre, sous le prétexte de se faire reconnaître pour commandant général des troupes, quand il touche au moment de revenir, en qualité de gouverneur, commander le militaire et le civil ; et il reprend très sévèrement les chefs de corps pour ne lui avoir pas adressé des états de situation, qu'il aurait pu exiger depuis dix-huit mois comme actuellement par l'envoi de ce même ordre, mais que les chefs ne lui devaient pas jusqu'à ce que cet ordre leur fût communiqué.

1. Lettre du 7 août 1789. (Registre de d'Entrecasteaux.)

« Je ne saurais trop vous faire observer, Monseigneur, combien la circonstance où cet ordre m'est adressé est extraordinaire et combien fâcheuse la nécessité de le faire enregistrer. J'ai très bien senti que c'était lui donner une publicité prématurée et contraire peut-être aux vues du gouvernement, mais l'envoi officiel qui m'en est fait l'a rendue inévitable.

« Je dois également vous faire remarquer qu'il est bien étonnant que ce général m'adresse sous cachet volant la lettre qu'il écrit à un colonel sous mes ordres. Il est évident que le commandant des troupes à Pondichéry semble vouloir me donner une leçon, et elle est d'autant plus forte qu'il paraît croire que ce colonel dirige mes actes... En vérité je ne sais quel nom donner à cette conduite... Je vous prie d'observer encore que ce général (à qui je n'ai jamais parlé des affaires de mon gouvernement, de même que je ne me suis jamais ingéré dans celles du commandement qui lui est confié) se rend juge de la conduite des chefs qui sont sous mon autorité immédiate. Il suppose des *discussions* et des *picotements* qui n'existent en aucune manière... Par qui donc est-il si bien ou plutôt si mal informé ?... Je n'ai pas besoin de vous l'assurer, Monseigneur, les dissensions, quand elles existent, sont bientôt publiques, et vous en seriez sûrement informé par cette voie toujours sûre et qui doit fixer l'opinion du ministre du Roi, beaucoup plus que des comptes presque toujours suspects parce qu'ils sont rendus par des personnes intéressées à les présenter sous un jour défavorable... »

Ce langage est celui de l'indignation, il n'y perce ni sentiment de colère, ni désir de vengeance. Et pourquoi le gouverneur des Mascareignes perdrait-il son temps à récriminer ? Les petits moyens répugnent à ce caractère dont les qualités maîtresses sont la dignité et le dévouement.



Dévoué, d'Entrecasteaux l'est pour tous ceux qui ont mérité son appui [1]. Ses lieutenants n'ont jamais eu de plus éloquent défenseur que lui. Quoi qu'il puisse advenir, il soutient ses agents, même contre le ministre. « J'espère que vous ne me désapprouverez pas, écrit-il à son chef [2], si je prends la liberté de vous parler avec toute la confiance que vos bontés ont dû m'inspirer et toute la vérité dont la place que je remplis me fait un devoir. M. Motais m'a fait part dans toute l'amertume de son âme de la lettre particulière qu'il a reçue de vous. Il faut qu'il ait été bien cruellement desservi pour qu'au lieu des témoignages de satisfaction qu'une administration aussi longue et aussi sage que la sienne semblait devoir lui assurer, il n'ait reçu qu'une lettre de blâme sur les objets les plus faits pour affecter vivement un administrateur honnête et sans reproche [3]. »

1. Voir les lettres de d'Entrecasteaux des 10 et 11 mars 1788 et des 10 février, 17 avril, 15 juillet 1789. (Registre de d'Entrecasteaux.)

2. 22 août 1789. (Registre de d'Entrecasteaux).

3. M. Dupuy, nommé en janvier 1789, intendant de l'Ile de France en remplacement de M. Motais de Narbonne, entra en fonctions dans le courant du mois de septembre suivant. Il fut pendant deux mois le collaborateur de d'Entrecasteaux et prit avec ce gouverneur les dispositions nécessaires pour faciliter l'évacuation de Pondichéry. La tâche était d'ailleurs très avancée : cinq navires ayant été affrétés à Port-Louis pour cet objet, et, en outre, trois bâtiments sans mission spéciale ayant été dirigés sur Pondichéry afin de parer à toute éventualité. Grâce à cette précaution, le commandant des troupes françaises de l'Inde put faire évacuer promptement la place et se rendre à l'Ile de France, le 12 novembre 1789. Six jours plus tard, d'Entrecasteaux et Motais de Narbonne quittaient Port-Louis sur la frégate *l'Astrée*, commandée par M. de Saint-Riveuil, et reprenaient la route de Brest. M. de Conway, nommé « gouverneur général des possessions françaises à l'est du cap de Bonne-Espérance » eut sous ses ordres M. de Fresnes, commandant particulier de Pondichéry. L'ancienne capitale de notre empire indien était reléguée au rang de simple comptoir, et sa garde fut confiée à des indigènes. Les

La délicatesse des sentiments et la sensibilité du cœur s'allient souvent à la fierté de l'âme. La correspondance du gouverneur en est une preuve éclatante. Un jour, le 18 janvier 1788, d'Entrecasteaux apprend que le maréchal de Castries a quitté le ministère de la Marine. Il suppose que cette retraite est une disgrâce[1] et, dans un élan spontané, il lui adresse ces lignes :

« Le souvenir de vos bontés est gravé dans mon cœur en caractères ineffaçables. Ce sera toujours avec le même empressement que je vous prierai d'agréer les témoignages de ma vive et éternelle reconnaissance. Ce n'est plus au ministre du Roi que j'ai l'honneur d'écrire et j'en suis affligé pour le bien de l'État, mais je ne crains pas de vous dire que c'est avec beaucoup plus de satisfaction que je joins aux hommages de respect qui vous sont dus, ceux du plus tendre attachement, que je ne me serais pas permis d'offrir au ministre du Roi, parce qu'ils auraient pu paraître suspects. »

Plus on feuillette le registre que tint d'Entrecasteaux pendant son gouvernement des Mascareignes, plus on entre dans son intimité. Insensiblement on découvre sa pensée, ses sentiments, même ses croyances. Sa conscience s'abandonne à qui veut la sonder, avec cette tranquillité d'âme que donne la satisfaction du devoir accompli.

Notre héros est un catholique convaincu. Son éducation a fortifié en lui les principes qu'il puisait dès l'enfance au sein de sa famille. Toutefois sa religion n'est ni exclusive ni étroite. Pendant sa jeunesse, l'*Encyclopédie*, qui fut l'expression la plus complète de l'esprit novateur, critique et philosophique du XVIIIe siècle, exerçait une véritable séduction sur l'opinion

troupes qui tenaient garnison à l'Ile de France subirent une réduction de moitié ; en effet, le 10 décembre 1789, le régiment de Walsh fut embarqué et renvoyé dans la métropole. Voir archives coloniales, Ile de France, correspondance générale, 84 C4.

1. D'Entrecasteaux ignorait à ce moment que le maréchal de Castries venait d'être nommé au gouvernement des Flandres.

publique. D'Entrecasteaux ne subit pas cette influence, mais sa curiosité fut éveillée par la variété des problèmes que les encyclopédistes posèrent. Jamais le scepticisme de Diderot n'a troublé sa pensée; par contre, il n'éprouve pas le besoin d'anathématiser ceux qui professent des doctrines autres que la sienne. Respectueux des opinions de chacun, il se contente de réclamer pour lui-même le droit d'agir et de penser comme il l'entend. Tolérant et libéral, il désapprouve ouvertement certaines exigences du clergé qui lui paraissent maladroites ou excessives.

A propos de l'enregistrement d'un édit concernant les rapports entre catholiques et non catholiques et donnant certaines facilités à ces derniers sans autoriser cependant les mariages mixtes que réclame le conseil supérieur de l'île, il s'exprime en ces termes[1] :

« Il est incroyable que les ministres de l'Église n'aient pas souscrit à l'adoption de ces mariages ou plutôt qu'ils n'aient pas eux-mêmes demandé, avec les plus vives instances, la promulgation d'une loi, dont l'effet le plus certain, sous le point de vue religieux, est de substituer la bonne foi — la première des vertus — à toutes les profanations et à toutes les apostasies dont se rendent coupables les catholiques qui veulent s'unir à des personnes malheureusement engagées dans les liens de l'erreur.

« Les remontrances du clergé sont principalement fondées sur ce que les avantages accordés aux non catholiques pourront propager les sectes qu'il est de l'intérêt de l'État de réprimer; ces mêmes remontrances signalent le danger que des catholiques égarés par un faux zèle puissent oublier *que leurs frères errants ne doivent être combattus que par les seules armes de l'Évangile*. Les ministres de l'Église seraient seuls coupables d'un pareil événement, si d'ailleurs l'on n'en était pas infailliblement

1. Voir lettre du 15 juillet 1789. (Registre de d'Entrecasteaux.)

garanti par les lumières du siècle. Mais comment le clergé qui reconnaît lui-même, à chaque page, que ce ne sont que les seules armes de l'Évangile qu'il convient d'employer pour ramener ceux qui sont dans l'erreur, comment dis-je ce clergé veut-il les tenir dans l'oppression en les privant, non seulement de tous les avantages dont l'état de citoyen qui leur est accordé les rend susceptibles, mais encore de la liberté de suivre le vœu de la nature en contractant avec des catholiques des liens que le cœur, plus encore que les convenances, aurait formés, et qui seraient le seul moyen peut-être d'arrêter les progrès de l'erreur, parce que ce mélange détruisant les barrières qui existent entre les deux religions ramènerait infailliblement la moins étendue, dès qu'elle ne serait plus opprimée, à la dominante quand elle cessera d'être oppressive ? Les mesures indiquées par le clergé, pour prévenir la propagation de l'erreur, sont précisément celles qui ont été mises en usage pour s'opposer à l'établissement et aux progrès du christianisme. Ce sont des moyens purement humains que la politique peut employer, mais qui sont proscrits par l'Évangile et qui ne devraient jamais être sollicités par les ministres de la véritable religion. »

A côté de ces considérations d'ordre religieux, des raisons politiques, plus particulièrement tirées de la situation géographique des Mascareignes, disposent d'Entrecasteaux à n'apporter aucune entrave aux mariages mixtes : « Les isles de France et de Bourbon placées à l'entrée des mers de l'Inde et de l'Asie ont des relations de commerce avec les divers peuples qui habitent ces immenses contrées, et tous ces peuples professent une religion différente de la nôtre. Il est hors de doute que ces relations d'intérêt en amèneraient d'autres qui favoriseraient la population de ces isles, si leurs navigateurs, trouvant à se marier avec avantage, étaient assurés, en ramenant leurs femmes dans leur propre patrie, d'y jouir de la même liberté que le reste de leurs concitoyens. Cette sage tolérance attirerait également un grand nombre

de familles hollandaises que le régime oppressif de leur compagnie dégoûte de son gouvernement, et qui, pouvant contracter dans ces colonies des alliances avec des catholiques, ne seraient plus dès lors regardées comme des étrangers. Peut-être même, à l'époque, qui n'est pas éloignée, de la suppression du privilège de la compagnie anglaise, le nouveau régime, moins favorable aux abus, forcera-t-il plusieurs employés de cette compagnie à s'éloigner... En un mot, la liberté que nous sollicitons ne nous expose pas à craindre des émigrations de cette colonie, puisque les Français qui auraient le désir de s'établir ailleurs n'y trouveraient dès à présent aucun obstacle, et elle offre aux étrangers des moyens de venir s'y fixer... »

Nous en avons fini avec le gouvernement de d'Entrecasteaux aux Mascareignes. Peut-être méritons-nous le reproche d'avoir entrecoupé le récit de citations trop fréquentes; mais en abordant une époque de la vie du célèbre navigateur demeurée jusqu'ici dans l'ombre, nous avons voulu laisser la parole à l'intéressé lui-même pour permettre au lecteur d'asseoir son jugement.

CHAPITRE IV

D'Entrecasteaux, commandant du *Patriote*. — État des esprits aux colonies; troubles de Brest. — Projet d'expédition à la recherche de Lapérouse. — Réorganisation du corps de la Marine. — Les frégates *la Recherche* et *l'Espérance* placées sous le commandement d'Entrecasteaux promu au grade de contre-amiral.

La frégate *l'Astrée*, venant du cap de Bonne-Espérance, mouilla en rade de Brest le 26 février 1790[1].

A peine débarqué, d'Entrecasteaux, que la vie au loin avait tenu en dehors des partis politiques, s'empressa de se mettre à la disposition du ministre. Trois mois plus tard, il recevait le commandement du vaisseau *le Patriote*, en armement à Brest.

A cette époque, le souffle de la Révolution agitait les esprits, et, dans toute la France, deux camps distincts commençaient à se dessiner : d'une part les partisans du Roi, de l'autre les partisans de l'Assemblée.

Les colonies n'étaient pas à l'abri des dissensions. On sait quelle habileté dut déployer d'Entrecasteaux dans son gouvernement des Mascareignes, pour éviter les soulèvements et prévenir les conflits. Aux Antilles, la position des administrateurs était moins tenable encore.

Pour prémunir les colons contre les tendances autoritaires des gouverneurs et des intendants, Louis XVI avait institué dans les îles, le 7 juin 1787, des *assemblées coloniales*[2]. Ces

1. Voir archives du ministère de la Marine, dossier personnel.

2. A l'origine, les capitaines généraux et les gouverneurs, disposant des attributions les plus étendues, dictaient de haut leurs volontés. Le 10 dé-

corps délibérants comprenaient, dans chaque colonie, le gouverneur, l'intendant, le commandant en second, le commissaire général de la marine, deux députés du conseil souverain[1], un député de chaque quartier et de chaque dépendance, un député des propriétaires urbains et un secrétaire. Ce dernier était nommé à vie; les députés se renouvelaient par moitié tous les quatre ans. Dans la session annuelle se traitaient les questions de finances, travaux publics, agriculture, commerce, etc. Le gouverneur et l'intendant convoquaient et dissolvaient l'assemblée d'un commun accord, et leur avis prévalait dans les délibérations en cas de partage.

Dans l'intervalle des sessions, un *comité permanent* de six délégués, pris dans le sein de l'assemblée coloniale, veillait à l'exécution des arrêtés.

Pour être valables, les décisions du premier de ces corps nécessitaient la présence effective de douze membres, et celles du second la présence de quatre délégués.

Chaque assemblée coloniale avait à Paris, pour correspondre avec elle, un représentant qui siégeait au Bureau des députés du commerce de France.

cembre 1759, un arrêt du conseil d'État institua à Saint-Pierre de la Martinique une *chambre d'agriculture et de commerce* présidée par l'intendant et composée de huit membres parmi lesquels le gouverneur ne figura pas. Ce conseil fut supprimé en 1763, à la suite de rivalités entre planteurs et négociants. On le remplaça par deux *chambres d'agriculture*, siégeant l'une à la Guadeloupe, l'autre à la Martinique, et les intendants comme les gouverneurs s'en virent défendre l'accès. Ces assemblées n'avaient pas le droit de remontrance, mais elles pouvaient donner leur avis sur l'administration coloniale. Dans leur sein s'agitaient les questions relatives aux défrichements, au commerce, à la voirie, à l'hygiène, à la population, voire même à la défense. Un député choisi par le roi entre trois délégués proposés par ces deux chambres représentait les colonies des Antilles à Paris et soutenait les intérêts des colons.

1. Les *conseils souverains* furent institués par Colbert dans nos colonies en 1679. Leur compétence s'étendait aux questions relatives à la police et à la justice.

Par cet acte du 7 juin 1787, Louis XVI avait octroyé aux colonies une véritable charte constitutionnelle de nature à attirer l'attention de ceux qui en France s'intéressent encore aux questions coloniales[1]. Le malheur voulut que la lutte entre ville et campagne, entre négociants et planteurs, entre blancs et gens de couleur vint s'ajouter au ferment des idées, pour faire dévier du but que visait le législateur, une institution dont le seul tort fut d'être inopportune.

En septembre 1789, quand parvint à la Martinique la nouvelle de la prise de la Bastille, les patriotes arborèrent le drapeau tricolore. La même manifestation se produisit à la Guadeloupe, à Saint-Domingue et dans la plupart de nos possessions. Les assemblées coloniales, réunies d'urgence, s'emparèrent de l'administration malgré l'opposition des villes et nommèrent des députés chargés de porter leurs revendications à la Constituante. Ici, des soldats s'in-

1. Tandis que la France, cédant à l'impulsion de l'opinon restreignait les pouvoirs des hauts fonctionnaires coloniaux, un grand procès se déroulait en Angleterre. Warren Hastings, gouverneur général de toutes les possessions anglaises de l'Inde, rappelé à Londres par la Compagnie en 1785 et accusé par Fox et Burke d'avoir opprimé avec la dernière cruauté les Indiens soumis à son joug, comparaissait devant la Chambre des lords. Pendant dix ans, les débats se prolongèrent et, bien que tous les crimes reprochés au tyran eussent provoqué la réprobation générale, la Haute Assemblée prononça un verdict d'acquittement. Les considérations d'ordre politique avaient eu raison des questions de sentiment. Au lieu de tout changer comme on le fit en France, l'Angleterre se contenta d'investir son représentant officiel de l'autorité la plus grande, en le choisissant parmi les personnages les plus en vue. Elle le voulut si puissant que son omnipotence déconcerta les mécontents. Telle est, aujourd'hui encore, la situation du vice-roi, véritable souverain choisi par le cabinet de Westminster, pour gouverner au nom de la reine l'empire anglo-indien. Ce fait capital, mis en relief par sir Alfred Lyall dans son ouvrage *British Dominion in India*, a suffi pour assurer le prestige et la domination de la Grande-Bretagne en Extrême Orient. Un demi-siècle après cet événement, l'Angleterre a progressivement appliqué à certaines de ses possessions la théorie du *self government;* mais il est à remarquer que dans toutes ces colonies semi-indépendantes les Anglo-Saxons sont en majorité.

surgèrent contre leurs chefs; là, les habitants s'en prirent à la troupe. A ces conflits s'ajoutèrent des rixes entre Européens et mulâtres. La guerre civile, avec tous ses excès, se déchaîna et devint bientôt générale.

Revenons à la métropole. En septembre 1790, Brest était en pleine effervescence. Un navire, *le Léopard*, arrivait de Saint-Domingue, ayant à son bord une centaine de passagers, parmi lesquels quatre-vingt-cinq députés de cette colonie. Ceux-ci, à peine débarqués, traversèrent la ville entre deux haies de gardes nationaux. Les membres du district et ceux de la municipalité qui s'étaient portés à leur rencontre, les introduisirent à l'hôtel de ville au son des cloches et au bruit du canon. Cette réception dégénéra bientôt en une réunion tumultueuse où les chefs et les officiers de Saint-Domingue furent qualifiés de traîtres à la Patrie[1].

Bertrand de Molleville, qui fut intendant de Bretagne en 1784, ministre de la Marine en 1791, puis directeur d'une police secrète à l'heure où la monarchie agonisait, a décrit dans ses mémoires les deux dernières années du règne de Louis XVI[2]. Son récit, émaillé de détails piquants et de critiques mordantes, fournit sur les troubles de Brest des indications précises, mais ses appréciations partiales et passionnées ne doivent être acceptées qu'avec une extrême réserve.

Il raconte ainsi les événements survenus dans l'escadre commandée par M. d'Albert à Brest en septembre 1790[3] :

« ... Un matelot du vaisseau *le Léopard* tient les propos les plus séditieux à bord du vaisseau *le Patriote*, et insulte M. Huon, major de vaisseau. M. d'Albert, ayant demandé si

1. P. Levot, *Histoire de la ville et du port de Brest*, 3e vol., Brest 1864.

2. Voir Bibliothèque nationale, *Mémoires secrets de Bertrand de Molleville*, 3 vol. in-8°, et l'*Histoire de la Révolution française* en 12 volumes, du même auteur. Paris, Londres, 1792.

3. *Mémoires secrets de Bertrand de Molleville*, tome II, appendice, p. 323.

cet homme était ivre, le renvoie attendre la fin de son ivresse. Fermentation parmi l'équipage. Le patron du canot se rend chez M. d'Albert et lui annonce d'un ton absolu que le matelot ne doit pas être puni et qu'on ne souffrira pas qu'il le soit : le tumulte augmente. M. d'Entrecasteaux quitte son vaisseau. M. d'Albert se rend à bord du *Patriote* et cherche en vain à ramener l'équipage. En descendant à terre, il est insulté : on crie au patron de faire chavirer son canot. Un grand nombre de soldats et de matelots du *Majestueux* s'emparent de la chaloupe ; ils descendent à terre après avoir refusé de faire l'exercice de la manœuvre[1].

« A bord du vaisseau *l'Apollon*,, on fait motion de jeter trois officiers à la mer.

« MM. Hector d'Albert de Marigny, d'Entrecasteaux et Huon sont mandés à l'hôtel de ville pour lire publiquement leur correspondance. On leur demande des copies de leurs lettres et une attestation qui certifie que l'arrivée du vaisseau *le Léopard* n'avait pas causé d'insurrection dans la ville. »

Le mois suivant « les commissaires du roi envoyés à Brest pour y faire une enquête sont mal reçus par l'équipage du *Majestueux ;* leur séance est longue, tumultueuse et inutile. »

Ce compte rendu laconique des insurrections de Brest pourrait faire supposer que d'Entrecasteaux déserta son poste, si la fermeté et le courage dont il donna en toute occasion des preuves éclatantes pendant le cours de sa carrière ne suffisaient à détruire une pareille allégation. Il est bon d'ajouter que l'auteur des *Mémoires secrets* se fit l'avocat des officiers, qui, découragés par les transformations radicales introduites dans l'organisation de la marine, refusèrent de servir.

1. Une lettre de M. d'Albert à M. de la Luzerne, à la date du 16 septembre 1890, établit clairement que le chef d'escadre autorisa d'Entrecasteaux à venir à terre et le chargea d'informer la municipalité de ce qui s'était passé. (Voir archives de la ville de Brest.)

A propos de plusieurs nominations arrêtées par son prédécesseur, M. Bertrand de Molleville écrit :

« La promotion faite par M. de Thévenard ne satisfit nullement le corps de la marine. Comment, en effet, imaginer que de braves officiers accoutumés au respect des matelots et à voir leurs ordres suivis de la plus prompte obéissance, pussent consentir à devenir les instruments de leur propre dégradation ? Cette profession qu'ils avaient honorée par leurs talents et leur courage ne leur offrait plus que *des dangers sans gloire, un service pénible sans utilité pour la patrie*. La désobéissance et la révolte étaient non seulement tolérées, mais encouragées et regardées comme les marques distinctives du patriotisme; aussi presque tous les officiers m'envoyèrent leurs démissions dès qu'ils eurent reçu la lettre par laquelle je leur annonçais leur promotion. »

Nous reviendrons tout à l'heure sur les modifications apportées dans le corps de la marine; mais notons dès à présent que le chevalier d'Entrecasteaux faisait partie de cette promotion. Il comptait alors cent trente-quatre mois de campagnes[1] et sa nomination n'était en somme que la juste récompense de services signalés. En ne refusant ni le grade de contre-amiral qui lui avait été officieusement proposé, ni la mission lointaine que lui confiaient le roi et l'Assemblée, conformément au vœu du pays, il fut logique avec lui-même et la suite des événements montrera qu'en agissant de la sorte le marin faisait plus et mieux que de courir « des dangers sans gloire et sans utilité pour la patrie[2] ».

Que Bertrand de Molleville, étranger au corps de la

1. Voir archives de la Marine, dossier personnel : états de services de d'Entrecasteaux.

2. La nomination officielle de d'Entrecasteaux au grade de contre-amiral ne parut que sous le ministère Bertrand de Molleville; mais avant l'entrée en fonctions de ce ministre, le roi avait remis au navigateur un pli cacheté qui contenait sa nomination, avec ordre de ne l'ouvrir qu'en mer, le lendemain du jour où, partant de Brest, il allait commencer une expédition à la recherche de Lapérouse.

marine, ait manqué du calme nécessaire pour apprécier la conduite de certains officiers au moment où s'affirmait la Révolution française, cela se conçoit et s'excuse sans peine, si l'on songe qu'il fut « décrété d'accusation » en 1792, considéré comme mort après les massacres de septembre et qu'il aurait infailliblement porté sa tête sur l'échafaud sans l'aide d'un démocrate pour lequel il composa des harangues patriotiques jusqu'au jour où il parvint à passer la frontière [1]. Pamphlétaire plutôt qu'historien, il ne peut juger ni l'époque qu'il décrit, ni les hommes qu'il prend à parti; sa fierté n'est pas sans grandeur; sa plume acérée, mise au service d'une passion violente, nous découvre certains dessous de la politique d'alors et nous fait, de la tragédie criminelle de 1793, un tableau poignant qui nous reporte par la pensée aux plus mauvais jours de la Terreur.

D'Entrecasteaux eut le bonheur de ne pas subir le joug tyrannique de la Convention. Libéral, il avait vu sans regret disparaître les privilèges. Patriote et sans fortune, il n'hésita pas à poursuivre une carrière qui lui assurait une existence honorable et glorieuse. Une occasion s'offrit à lui de travailler encore pour la grandeur de la France; il la saisit avec empressement [2].

1. Voir *Mémoires secrets*, t. III, p. 86.

2. A vrai dire, quand d'Entrecasteaux priait officieusement le ministre de le relever de son gouvernement des Mascareignes, son désir était de revenir en France auprès des siens. Il ne songeait pas, en 1790, à l'éventualité d'un nouveau départ l'année suivante. Mais les événements survenus en France depuis l'ouverture des États généraux et les bouleversements dont il fut le témoin à Brest, ne le disposèrent pas à dépenser sa vie dans les luttes stériles de la politique. Peut-être aussi sa situation de fortune assez précaire avait-elle rendu son séjour en France plus onéreux qu'il ne l'avait pensé d'abord. Une lettre adressée le 13 mars 1791 à M. Dufresne de Saint-Léon, commissaire du roi pour la liquidation de la dette publique, donne une certaine vraisemblance à cette hypothèse. L'auteur de cette lettre, après avoir fait l'éloge de d'Entrecasteaux, s'appuie sur ses mérites et sur *ses droits acquis* pour réclamer en sa faveur l'indemnité qui a toujours été accordée aux gouverneurs des colonies pour les frais de leur premier établissement (cette indemnité variait de 25,000 à



L'incertitude qui planait depuis deux ans sur le sort de Lapérouse, avait fait place à l'inquiétude. Le roi, l'Assemblée et le monde savant s'étaient émus, et l'opinion publique anxieuse souhaitait qu'une expédition fût envoyée à la recherche des deux navires *la Boussole* et *l'Astrolabe*.

Aujourd'hui la cause de cette disparition soudaine est connue. Dumont d'Urville nous a décrit le lieu du naufrage [1] qu'il eut le mérite de découvrir le 28 février 1828; de nombreux biographes ont relaté les circonstances marquantes de la carrière de Lapérouse et la Société de géographie a largement contribué à faire revivre son souvenir en célébrant avec éclat son centenaire [2].

En 1790, on en était réduit à des conjectures sur le compte de ce navigateur, que tout le monde en France regardait

50,000 livres pour le gouvernement des Mascareignes). Il était également d'usage de continuer aux gouverneurs leur traitement jusqu'au jour de leur débarquement en France. Bref, il était dû à d'Entrecasteaux, au minimum 24,000 livres de premier établissement, plus 14,000 livres de traitement, soit 38,000 livres. « Ce secours vous aurait été certainement accordé si vous aviez été en France, lui écrivait M. de la Luzerne, et j'en aurais fait la proposition au roi, si je n'avais pas eu les mains liées par le décret de l'Assemblée nationale qui suspend l'arriéré ». Necker promit aussi de s'occuper de cette dette contractée par l'État vis-à-vis du fonctionnaire; mais d'Entrecasteaux n'eut aucune nouvelle de la démarche promise. En 1791, une lettre de change d'environ 12,000 livres fut tirée sur lui, pour l'acquittement du reliquat des frais de son premier établissement à l'Ile de France. « Il sera poursuivi, dit l'auteur de cette missive, si l'État ne vient à son secours; laissez-lui, du moins, pour toute récompense de tant de services rendus, une honorable pauvreté. » V. archives de la Marine, dossier personnel.

1. Voir *le Contre-amiral Dumont d'Urville*, par le baron Hulot, brochure in-8°, publiée par la Société de géographie en 1892.

2. Le centenaire de Lapérouse a été célébré par la Société de Géographie, en séance solennelle, le 20 avril 1888; les communications présentées dans cette séance font l'objet d'une brochure extraite du *Bulletin* de la Société, 2e trimestre, 1888.

comme le marin le plus capable de poursuivre les gigantesques découvertes de Cook. Louis XVI l'avait chargé d'un voyage de circumnavigation dans un but commercial, politique, humanitaire et scientifique, et le grade de chef d'escadre avait été la récompense de ses généreux efforts.

Le 1er août 1785, il était parti de Brest, accompagné par les vœux du pays tout entier. Il emmenait avec lui un certain nombre de savants et d'artistes choisis parmi les plus distingués. Sa correspondance, qui stimulait au plus haut point la curiosité publique, s'interrompit soudain en février 1788. Il avait écrit de Botany-Bay que son intention était de se rendre à la fin de cette année dans l'Ile de France ; mais d'Entrecasteaux qui s'apprêtait à l'y fêter, attendit vainement sa venue[1]. Plus de deux années s'étant écoulées sans

1. Le 8 février 1789, d'Entrecasteaux, gouverneur des Mascareignes, transmettait au ministre de la Marine la copie d'une lettre de M. Chevalier, agent de France à Batavia, annonçant la mort de M. de Langle et donnant des renseignements intéressants sur l'expédition de Lapérouse. On la trouvera aux archives coloniales, dossier de l'Ile de France, année 1789. Elle est ainsi conçue :

« J'ai l'honneur de vous informer qu'il vient d'arriver ici un des vaisseaux qui a transporté des malfaiteurs anglais à Botany-Bay, sur la côte orientale de la Nouvelle-Hollande. Il nous a appris que la *Boussole* et l'*Astrolabe* avaient mouillé dans cette baie le 9 janvier 1788, trois jours après l'arrivée du capitaine Philipps commandant l'expédition anglaise.

« Suivant le rapport du capitaine du transport l'*Alexander of London*, et de M. Collin, lieutenant des troupes de la marine, porteur des paquets du Gouverneur au secrétaire d'Etat et passager sur ce vaisseau, j'ai la douleur de vous informer que M. le chevalier de Langle a été tué par les insulaires de l'isle des Navigateurs, où les vaisseaux avaient séjourné pendant cinq à six semaines, vivant dans la meilleure intelligence avec les naturels.

« Au moment du départ, les vaisseaux étant sous voiles, deux chaloupes qui étaient à terre, commandées par M. de Langle, furent attaquées par les sauvages. Il y eut neuf à dix hommes tués sur la place et beaucoup de blessés dont plusieurs sont morts des suites, et d'autres qui n'étaient pas encore guéris lors de la relâche à la baie de Botanique ; parmi eux, un des médecins botanistes du Roy (on n'a pu me le désigner que par ce nom) qui a eu deux doigts coupés et un coup de hache de pierre sur le front, a succombé pendant la relâche de la Nouvelle-Hollande ; de même un abbé (j'ai pris toutes les informations possibles pour savoir son nom,

qu'on eût reçu de ses nouvelles, on pouvait craindre qu'il n'eût péri dans les mers semées d'écueils où il avait eu l'intention de s'engager avant de prendre le chemin du retour.

La Société d'histoire naturelle, qui comptait plusieurs de ses membres parmi les passagers de la *Boussole* et de l'*Astrolabe,* déposa à l'Assemblée nationale, le 22 janvier 1791, une adresse dans laquelle elle demandait qu'une expédition fût organisée pour se mettre à la recherche de ces navires. « Peut-être Lapérouse n'a-t-il échappé à la mort, dit-elle dans ses considérants, que pour être livré aux tourments continuels d'un espoir toujours renaissant et toujours trompé ; peut-être a-t-il échoué sur quelqu'une des îles de la mer du Sud, d'où il tend les bras vers sa patrie... »

Cette adresse très applaudie fut renvoyée séance tenante au conseil de la marine. L'Assemblée nationale se passionnait pour cette idée qu'il fallait « envoyer aux bornes du monde de pieux navigateurs interroger sur le sort de leurs frères, les hommes, les déserts, les antres, les rochers et même jusqu'aux écueils ».

mais inutilement) ; après le départ des vaisseaux, les sauvages ont déterré le corps et coupé la tête qu'ils ont exposée au bout d'une perche.

« M. de La Peyrouse est sorti de la baie de Botanique les premiers jours de mars de cette année. Suivant les apparences, il avait l'intention de diriger encore sa route au nord. Il a fait construire pendant sa relâche deux chaloupes pour remplacer celles qui ont été détruites dans l'archipel des Navigateurs. M. de Clonard a remplacé M. de Langle ; tous les équipages se portaient très bien ; il n'y avait point de scorbut à bord.

« Je suis désespéré de ne pouvoir vous donner des détails plus circonstanciés. J'ai le malheur que la seule personne qui parle français à bord de ce vaisseau est un jeune homme qui n'est pas marin et que toutes ces choses embarrassent fort peu. Je n'ai cependant négligé jusqu'à cet instant aucune occasion de prendre des informations certaines. Il y a beaucoup à présumer qu'à la réception de cette lettre vous serez mieux renseigné que moi.

« Le capitaine de ce vaisseau de transport est chargé des paquets de M. de La Peyrouse pour remettre à l'ambassadeur de France à Londres. Il lui en a donné un reçu et un à M. Philipps... »

Le reste de cette lettre, malheureusement un peu confuse, est consacré à l'établissement des Anglais à Port Jackson.

Le rapport qui résuma les débats a été publié [1]. Nous n'en donnerons qu'un extrait, tout imprégné du faux goût de l'époque, mais inspiré par une émotion communicative :

« Nous ne pouvons raisonnablement espérer que ses vaisseaux sillonnent en ce moment la surface des mers ; ou ce navigateur et ses compagnons ne sont plus, ou bien, jetés sur quelque plage affreuse, perdus dans l'immensité des mers innaviguées et confinés aux extrémités du monde, ils luttent peut-être contre le climat, contre les animaux, les hommes, la nature, et appellent à leur secours la patrie, qui ne peut deviner leurs malheurs. Peut-être ont-ils échoué sur quelque côte inconnue, sur quelque rocher aride : là, s'ils ont pu trouver un peuple hospitalier, ils respirent et vous implorent cependant; ou s'ils n'ont rencontré qu'une solitude, peut-être des fruits sauvages, des coquillages entretiennent leur existence; fixés sur le rivage, leur vue s'égare au loin sur les mers pour y découvrir la voile heureuse qui pourrait les rendre à la France, à leurs parents, à leurs amis... Si cette idée vous touche, si elle vous frappe, vous ne pouvez plus dès lors vous livrer à d'impuissants regrets : l'humanité le veut, il faut voler au secours de nos frères. Hélas où les chercher? ... Heureusement nous savons la route qu'il faut suivre dans une aussi douloureuse recherche ; heureusement, nous pouvons remettre à ceux qui seront chargés de cette touchante mission, le fil conducteur du périlleux labyrinthe qu'ils auront à parcourir... De pareils actes illustrent aussi la nation qui sait s'y livrer, et le sentiment d'humanité qui les détermine caractérisera notre siècle. Ce n'est plus pour envahir et ravager que l'Européen pénètre sous les latitudes les plus reculées, mais pour y porter des jouissances et des bienfaits ; ce n'est plus pour y ravir des métaux corrupteurs, mais pour conquérir ces végétaux utiles qui peuvent rendre la vie de l'homme plus

1. *Les Grands Hommes de la France*, Paris. 1873.

douce et plus facile... Enfin on verra sur les mers les plus perfides, dans les sinuosités des archipels les plus dangereux, autour de ces îles peuplées d'anthropophages, errer des hommes recherchant d'autres hommes pour se précipiter dans leurs bras, les secourir et les sauver. »

Toutes ces considérations devaient peser d'un grand poids sur la détermination des constituants, dont l'esprit, imbu d'idées généreuses poussées jusqu'à la sentimentalité, cédait souvent aux inspirations du cœur et aux élans de l'imagination[1].

Le 9 février, l'assemblée décréta que le roi serait prié de

1. Dans une brochure très documentée ayant pour titre : *Une Expédition oubliée à la recherche de Lapérouse*, M. Gabriel Marcel constate que, dès le commencement de 1791, l'inquiétude causée par l'absence de nouvelles était devenue générale. Les sieurs Garnier, Torkler, Piron et Dusiault, négociants à Lorient, demandèrent, le 22 février 1791, au ministre de la Marine, un passe-port pour une expédition qu'ils destinaient au commerce des pelleteries au Kamtschatka, et à la recherche de Lapérouse. Le navire destiné à cet armement était la *Flavie*, de 300 tonneaux, commandé par Magon de Villaumont, de Saint-Malo. Nous avons lieu de croire qu'il ne fut donné aucune suite à cette tentative.

Il n'en fut pas ainsi d'une autre expédition due à l'initiative privée et qui, à l'exemple de la première, mêlait fort habilement des vues intéressées et une tentative humanitaire. Il s'agit du projet de Dupetit-Thouars.

Ce lieutenant de vaisseau, qui devait sa vocation à la lecture de *Robinson*, et dont la correspondance dénote une nature enthousiaste, se proposait, avec l'agrément du roi, d'ouvrir une souscription pour l'achat d'un bâtiment qui partirait en juin ou juillet, visiterait la Nouvelle-Guinée et gagnerait Nootka, où, par les bénéfices qu'il espérait faire dans le commerce des fourrures, il subviendrait à la paye des matelots et dédommagerait les souscripteurs de leurs avances. Il comptait prendre un bâtiment de 70 tonneaux seulement, bastingué et armé de pierriers ainsi que d'espingoles. Ainsi pourvu, le bateau devait arriver au cap Vert, gagner le sud de la Nouvelle-Hollande, visiter le canal de Dampier, se rendre à la côte nord-ouest d'Amérique pour y acheter des fourrures qu'il vendrait à Canton. Tel était le projet. « Nous savons également, ajoute M. Marcel, que Dupetit-Thouars, averti de la décision qui confiait à d'Entrecasteaux le commandement de deux navires de recherches, avait écrit au comité de la Marine pour lui demander d'adjoindre à la sienne l'expédition qu'il organisait; mais le 24 juillet, ce comité lui répondit qu'il n'était pas d'avis d'*amalgamer* cette expédition à celle de d'Entrecasteaux,

faire armer deux bâtiments pour aller à la recherche de Lapérouse. Ce décret est ainsi libellé[1] :

« L'Assemblée nationale, après avoir entendu ses comités réunis d'agriculture, de commerce et marine,

« Décrète que le roi sera prié de donner des ordres à tous les ambassadeurs, résidents, consuls, agents de la nation auprès des différentes puissances, pour qu'ils aient à engager, au nom de l'humanité, des arts et des sciences, les divers souverains, auprès desquels ils résident, à charger tous les navigateurs et agents quelconques qui sont dans leur dépendance, en quelque lieu qu'ils soient, mais notamment dans la partie australe de la mer du Sud, de faire

et, cet officier général ayant fait certaines objections et ayant émis l'opinion que les recherches opérées par Dupetit-Thouars seraient sans doute plus fructueuses, on lui donnait toute liberté d'agir séparément ».

Dupetit-Thouars adressa aussitôt un nouvel appel au public. D'Entrecasteaux l'encouragea, ainsi que M. de Puységur et le marquis de Vaudreuil. Voyant que les souscriptions n'affluaient pas, malgré l'exemple donné par Louis XVI, qui s'inscrivit en tête de la liste, Dupetit-Thouars vendit le peu de bien qu'il possédait. Il reçut de l'Assemblée nationale, sur la caisse de l'extraordinaire, à titre de gratification, une somme de 10,000 livres. Après bien des entraves qui retardèrent son départ, il partit. En récompense de sa généreuse initiative, le brevet de chevalier de Saint-Louis lui avait été accordé. Le *Diligent*, qu'il avait acheté, mit à la voile le 22 août. Aux îles du Cap-Vert, le capitaine recueillit généreusement 40 matelots portugais laissés là par leur armateur. Forcé à cause de cette libéralité de refaire ses approvisionnements, il relâcha à Santiago. Son équipage y contracta le germe d'une épidémie qui fit périr le tiers de ses hommes. Il dut mouiller à Fernando de Noronha. Le gouverneur de ce port refusant d'ajouter foi à son récit sur le but de sa mission, retint Dupetit-Thouars prisonnier et saisit le *Diligent*, qui fut conduit à Pernambouc. Ainsi fut mise à néant une expédition organisée à grand'peine et conduite par un homme intrépide dont le seul crime fut d'avoir été trop bon. Conduit avec son équipage à Lisbonne, Dupetit-Thouars protesta. La lumière se fit, mais trop tard, sur le véritable but de sa mission. En 1796, il rentra en France et fut rétabli sur les listes de la marine, d'où il avait été rayé comme noble. Avec le *Tonnant*, il fit la campagne d'Égypte et mourut en héros à la bataille d'Aboukir. Voir *Une Expédition oubliée à la recherche de la Pérouse*, Paris, Baudoin, 1888.

1. Voir préface du *Voyage de d'Entrecasteaux*, par M. de Rossel, 2 vol. in-4°, Paris, 1808, Imprimerie impériale.

toutes recherches des deux frégates françaises *la Boussole* et *l'Astrolabe*, commandées par M. de Lapérouse, ainsi que de leurs équipages, de même que toute perquisition qui pourrait constater leur existence et leur naufrage ; afin que dans le cas où M. de Lapérouse et ses compagnons seraient trouvés ou rencontrés, n'importe en quel lieu, il leur soit donné toute assistance et procuré tous les moyens de revenir dans leur patrie, comme d'y pouvoir rapporter tout ce qui serait en leur possession ; l'Assemblée nationale prenant l'engagement d'indemniser et même de récompenser, suivant l'importance du service, quiconque prêtera secours à ces navigateurs, pourra procurer de leurs nouvelles ou ne ferait même qu'opérer la restitution à la France des papiers et effets quelconques qui pourraient appartenir ou avoir appartenu à leur expédition ;

« Décrète en outre que le roi sera prié de faire armer un ou plusieurs bâtiments, sur lesquels seront embarqués des savants, des naturalistes et des dessinateurs, et de donner aux commandants de l'expédition la double mission de rechercher M. de Lapérouse, d'après les documents, instructions et ordres qui leur seront donnés, et de faire en même temps des recherches relatives aux sciences et au commerce, en prenant toutes les mesures pour rendre, indépendamment de la recherche de M. de Lapérouse, ou même après l'avoir recouvré ou s'être procuré de ses nouvelles, cette expédition utile et avantageuse à la navigation, à la géographie, aux arts et aux sciences[1]. »



Le 28 mai 1791, d'Entrecasteaux reçut du ministre de la Marine, qui était alors M. Thévenard et non pas M. de Fleu-

1. Ce texte est suivi de cette mention : « Collationné par nous, président et secrétaires de l'Assemblée nationale. A Paris, ce 24 février 1791. Signé : Duport, président ; Civré, Boussion, secrétaires.

rieu, comme le croit M. de Rossel, une lettre conçue dans les termes les plus flatteurs[1]. Nous en détachons les principaux fragments :

« Je vous annonce avec plaisir, monsieur, que le roi a bien voulu vous nommer au commandement des deux bâtiments qui vont être armés à Brest pour aller à la recherche de Lapérouse. Sa Majesté, en vous confiant une expédition aussi importante, s'est rappelée que, dans la campagne que vous avez faite en 1785 et 1786[2] sur les côtes de la Chine et de la Cochinchine, vous avez déployé des talents supérieurs, et qu'ayant fait votre partance à contre-mousson, vous avez affronté les dangers d'une navigation périlleuse, en vous frayant une route nouvelle à travers des mers inconnues. C'est à la fois une marque de confiance et une preuve de satisfaction que vous recevez aujourd'hui de Sa Majesté. Elle a daigné en même temps m'autoriser à vous mander que son intention était de vous élever au grade de contre-amiral avant votre départ; bien entendu que, si l'organisation du corps de la marine n'était pas faite à cette époque, vous tiendriez secret cet avancement, et vous n'arboreriez le pavillon de ce nouveau grade qu'à une certaine distance d'Europe... Le roi laisse à votre disposition le choix des officiers, hommes d'équipages et autres individus qui seront employés dans cette expédition. Vous voudrez bien, en conséquence, proposer à Sa Majesté, les officiers et élèves qui vous paraîtront le plus propres à vous seconder...

« J'ai proposé au roi d'engager M. de Fleurieu à donner ses soins à cette expédition, ainsi qu'il l'avait fait pour celle de M. de Lapérouse... »

1. Voir Archives de la Marine, lettre du ministre de la Marine M. Thévenard à M. d'Entrecasteaux, chef de division des armées navales à Paris, 27 mai 1791.

2. Le voyage de 1785 comprend l'itinéraire de Brest à Pondichéry, tandis que la traversée à laquelle le ministre de la Marine fait allusion fut effectuée en 1786 et 1787.

L'allusion que fait Thévenard à la réorganisation du corps de la marine nécessite quelques explications.

Sous le régime de 1764[1], ce corps ne se recrutait que dans les rangs de la noblesse. Les volontaires gentilshommes pouvaient aspirer à l'honneur de servir en qualité d'officiers sur les vaisseaux du roi. Les jeunes gens de *bonne famille* qui étaient admis à naviguer sur les bâtiments de Sa Majesté dans l'emploi de volontaire, concurremment avec les jeunes gentilshommes, n'étaient destinés, ce noviciat expiré, qu'à commander les bâtiments des particuliers. Parfois, ayant une commission d'officier, en temps de guerre, ils ont obtenu, comme grande faveur, de servir sur les vaisseaux du roi après de *belles actions*.

Une ordonnance rendue en 1786[2] effaça la distinction établie entre les gentilshommes et ceux qui n'avaient pas cette qualité. Les fils de sous-lieutenants de vaisseau ou de port, de négociants en gros, d'armateurs, de capitaines marchands et de « gens vivant noblement » purent briguer, après six ans de service dans l'emploi de volontaire, le grade de sous-lieutenant de vaisseau et continuer leur carrière dans la marine royale. Grâce à cette disposition plus libérale, Jurien de la Gravière servit comme officier sur les vaisseaux du roi, ainsi qu'il le relate dans ses mémoires[3].

L'organisation nouvelle dont parle Thévenard dans la lettre qu'on vient de lire, acheva la transformation commencée par le maréchal de Castries. Le 22 avril 1791, Brulard, au nom du comité de la marine, proposait à l'Assemblée[4] « de supprimer le corps de la marine dans sa totalité pour le recréer aussitôt par une organisation nouvelle ». Le

1. Voir ordonnance du 14 septembre 1764, contresignée Choiseul.

2. Voir ordonnance du 1er janvier 1786, contresignée maréchal de Castries.

3. Voir *Souvenirs d'un Amiral*, publiés par son fils, l'amiral Jurien de la Gravière; Paris, Hachette.

4. Voir *le Moniteur* de 1791, n° 113.



d'Entrecasteaux

1791

Reproduction d'une miniature signée et offerte par le contre-amiral d'Entrecasteaux à M. Beautemps-Beaupré, ingénieur hydrographe de *la Recherche* (propriété de M. Beautemps-Beaupré, conseiller honoraire à la Cour d'appel de Paris).

projet, basé sur le nombre de vaisseaux qu'on pourrait armer en cas de guerre comprenait trois amiraux, neuf vice-amiraux, dix-huit contre-amiraux, cent quatre-vingts capitaines de vaisseaux, etc. La charge d'amiral de France était supprimée « parce que les droits qui lui étaient attribués ne pouvaient plus être le partage d'un citoyen dans un pays libre ». D'ailleurs, tous les officiers de marine roulèrent entre eux sans aucune distinction et conformément à un décret, déjà en vigueur, qui réunissait la marine marchande à la marine militaire. Le rapport ajoutait que les amiraux, vice-amiraux et contre-amiraux seraient choisis par le roi, parmi les officiers généraux en service, mais que six places de contre-amiraux seraient réservées pour les capitaines de vaisseaux actuels [1]. D'autre part, il fut décidé qu'un tiers des places resterait vacant.

Ce projet servit de base à la loi du 15 mai 1791. D'Entrecasteaux fut au nombre des six capitaines de vaisseaux élevés au grade de contre-amiral; mais cette nomination, comprise dans une promotion que fit Thévenard, une quinzaine de jours avant de donner sa démission [2], fut officiellement publiée par Bertrand de Molleville « malgré sa répugnance pour quelques-unes des nominations qu'il fut dans la nécessité de signer [3] ».



Louis XVI, qui s'éprenait volontiers d'idées généreuses et qui avait un goût marqué pour la science, s'occupa personnellement du voyage à la recherche de Lapérouse.

1. Dans cette même séance, l'Assemblée nationale décrète que les relations et cartes de Lapérouse (jusqu'à Botany-Bay) seront imprimées et gravées aux frais de l'État, et que sa femme continuera à toucher ses appointements jusqu'au jour où les vaisseaux envoyés à sa recherche seront de retour.

2. 31 octobre 1791.

3. 1er janvier 1792. Voir *Mémoires secrets de Bertrand de Molleville*,

Le Mémoire du roi pour servir d'instruction particulière au sieur Bruni-d'Entrecasteaux, chef de division des armées navales, commandant les frégates **la Recherche** *et* **l'Espérance** rend tout d'abord hommage aux talents du navigateur chargé de diriger l'expédition. Il établit que le principal objet de ce voyage est de rechercher les bâtiments du sieur de Lapérouse; mais que « cette première mission n'exclut pas celles qui peuvent être relatives à l'accroissement des connaissances humaines et des découvertes utiles ». Successivement il s'occupe : 1° de l'itinéraire présumé; 2° des opérations relatives à l'astronomie, à la géographie, à la navigation, à la physique et aux différentes branches de l'histoire naturelle; 3° de la conduite à tenir vis-à-vis des sauvages; 4° des précautions à prendre pour conserver la santé des équipages.

Le projet de navigation qui laisse à d'Entrecasteaux la faculté de modifier son itinéraire suivant les circonstances, énonce que ce navigateur appareillera de la rade de Brest, pourra relâcher dans l'île de Madère ou à Sainte-Croix de Ténériffe, puis dans les îles du Cap-Vert. De là, il fera route vers le cap de Bonne-Espérance en reconnaissant, si rien ne s'y oppose, l'île Saint-Mathieu, située vers 2° 1/3 de latitude S. et 10° de longitude O. Au Cap, il remettra les deux frégates sur le même pied qu'au départ de Brest et commencera à s'occuper du principal objet de sa mission : la recherche des bâtiments expédiés sous le commandement de Lapérouse, sans s'astreindre à suivre dans sa marche l'ordre que celui-ci s'était proposé dans ses découvertes. Il se dirigera sur le cap le plus occidental de la terre de Leeuwin, en assurant la position des îles Amsterdam et Saint-Paul, ensuite il côtoiera la terre de Nuitz, qui est terminée à hauteur des îles Saint-François et Saint-Pierre, placées entre les

tome I, et pour la date de la nomination se rapporter aux états de services de d'Entrecasteaux, dossier personnel, archives de la Marine.

31° et 32° parallèles sud et sous le méridien de 130° à l'est de Paris. De ces îles jusqu'à la partie méridionale de la terre de Van Diémen[1], tout est inconnu. Son objectif étant de retrouver les traces de Lapérouse, il longera la côte aussi près que le temps le lui permettra. Il pourra faire relâcher les frégates sur la partie orientale de la terre Van Diemen, qui offre plusieurs ports fréquentés. Après ce repos, il se rendra aux îles des Amis (Tonga) par le nord de la Nouvelle-Zélande, en faisant connaître les nouveaux points de relâche. La Nouvelle-Calédonie, dont il prolongera la côte sud-ouest, doit fixer son attention; après quoi il se portera sur les îles Salomon, sur la côte occidentale de la Louisiade et sur la partie méridionale de la Nouvelle-Guinée. En quittant cette terre, le sieur d'Entrecasteaux reprendra le plan de Lapérouse et, en conséquence, il visitera le golfe de Carpentarie, la côte nord, nord-ouest et ouest de la Nouvelle-Hollande jusqu'à la terre de Leeuwin. Si le besoin s'en fait sentir, il relâchera à Timor où il pourra se procurer de l'eau, du bois et des rafraîchissements. S'il avait, au cours de son voyage, la fortune de rencontrer le sieur de Lapérouse, il détacherait la seconde frégate pour le transporter à l'Ile de France; mais, dans le cas contraire, il aura du moins la satisfaction et la gloire d'avoir contribué au perfectionnement de la géographie et des autres connaissances humaines. Par Batavia, il se rendra à Port-Louis et de ce point en Europe. Revenant sur une idée déjà émise, Louis XVI rappelle que c'est au sieur d'Entrecasteaux lui-même, d'après son expérience et la connaissance qu'il a des vents régnants et des vents périodiques de chaque parage, de régler les époques auxquelles il croira devoir exécuter telle ou telle partie de ses instructions[2].

1. Découverte par Tasman en 1642.
2. Les autres parties du Mémoire du roi ne sont que la reproduction d'instructions déjà données au sieur de Lapérouse.

Les deux bâtiments mis à la disposition de d'Entrecasteaux, qui, dans les mémoires du roi, sont décorés du titre de *frégates*[1], étaient en réalité de fort méchantes flûtes. Pour la circonstance elles furent débaptisées : la *Truite* devint la *Recherche*, et la *Durance*, l'*Espérance*[2].

On lira avec intérêt la réflexion spirituelle que suggère à l'amiral Jurien de la Gravière l'aménagement intérieur de ce bâtiment : « Les deux corvettes destinées à entreprendre le voyage de circumnavigation auquel je venais d'obtenir l'honneur de prendre part, n'étaient pas de cette race de navires *pur-sang*, sur les jarrets desquels on peut compter. C'étaient deux humbles flûtes de 400 tonneaux qui n'avaient jamais été destinées au rôle pompeux qu'un caprice du sort les appelait inopinément à jouer... Elles reçurent chacune un équipage de quatre-vingt-douze hommes, six canons de 8, deux caronades de 36, des pierriers, des espingoles, des haches d'armes, des fusils, des pistolets, des sabres, tout l'attirail, en un mot, d'un navire de guerre. La poupe fut couronnée d'une vaste dunette destinée au logement des commandants. Sur les poutres massives de ce château d'arrière, on fixa de fortes coulisses qui encastrèrent la plateforme... d'un canon à pivot ? diront nos jeunes marins : non... d'un moulin à vent. On avait prévu que dans les îles que les corvettes allaient parcourir, on pourrait rencontrer du blé ; mais on n'avait point imaginé qu'on y pût trouver de la farine. »

En exécution du décret du 9 février 1791, les puissances étrangères furent invitées à donner secours et assistance à l'expédition scientifique et humanitaire qui s'organisait.

1. D'après M. de Rossel, les frégates *la Recherche* et *l'Espérance* étaient des gabares ou bâtiments de transport à trois mâts, du port de cinq cents tonneaux, tirant treize pieds et demi d'eau. Elles étaient armées de six canons de huit livres de balles, en batterie, et de deux caronades de vingt-quatre sur les gaillards.

2. Voir archives de la Marine, lettre du 19 juin 1791.

M. de la Luzerne, ambassadeur de France à Londres, obtint de lord Grenville des lettres de recommandation pour les gouverneurs de Sa Majesté Britannique au Bengale et dans les Nouvelles-Galles du Sud[1]. Des démarches analogues furent faites avec un égal succès auprès du gouvernement hollandais[2].

Il ne restait plus à d'Entrecasteaux qu'à désigner les officiers, marins, savants et artistes qui devaient l'accompagner, puis à s'occuper des préparatifs du départ.

Dans la première partie de cette tâche, il fut aidé par son ancien chef, M. de Fleurieu, et dans la seconde, par le chevalier Huon de Kermadec.

M. de Rossel fait précéder le récit du voyage à la recherche de Lapérouse de l'état nominatif suivant[3] :

ÉTAT NOMINATIF

DES OFFICIERS, SAVANTS ET ARTISTES EMBARQUÉS SUR LES FRÉGATES *LA RECHERCHE* ET *L'ESPÉRANCE*, AUX ORDRES DE M. D'ENTRECASTEAUX.

LA RECHERCHE.

MM. BRUNY-D'ENTRECASTEAUX, chef de division, commandant l'expédition, fait contre-amiral.

LIEUTENANTS.

D'HESMIVY-D'AURIBEAU, fait capitaine de vaisseau.
DE ROSSEL.
DE CRÉTIN.
LA FRESNAYE DE SAINT-AIGNAN.
SINGLER DE WELLE.
WILLAUMEZ.

1. Voir archives des Affaires étrangères : Angleterre, 1791, lettre de lord Grenville, de Whitehall 6 août 1791.
2. Voir archives de la Marine, dossier personnel.
3. *Voyage de d'Entrecasteaux*, par M. de Rossel, tome I, p. XLVI à XLIX.

CHIRURGIEN MAJOR.

Renard.

AUMONIER.

Ventenat, chanoine régulier, naturaliste.

ÉLÈVES ET VOLONTAIRES.

Mérite, volontaire, fait enseigne.
Achard de Bonvouloir, élève, fait enseigne.
De Longuerue, élève, fait enseigne.
Forestier, fait volontaire.
De Lambert (Henri), fait volontaire.
Deslacs (Hippolyte), fait volontaire.

INGÉNIEUR, SAVANS, ARTISTE ET JARDINIER.

Beautemps-Beaupré, ingénieur-hydrographe.
L'abbé Bertrand, astronome débarqué au cap de Bonne-Espérance.
La Billardière, naturaliste.
Deschamps, naturaliste.
Piron, dessinateur.
La Haye, jardinier-botaniste.

L'ESPERANCE.

MM. Huon de Kermadec, commandant, fait capitaine de vaisseau.

LIEUTENANTS.

Denis de Trobriand.
La Seinie.
La Grandière.
De Luzançay.
La Motte du Portail.
Le Grand.

CHIRURGIEN-MAJOR.

Joanet.

AUMONIER.

Pierson, bénédictin, astronome.

ÉLÈVES ET VOLONTAIRES.

LEIGNEL, volontaire, fait enseigne.
JURIEN, volontaire, fait enseigne.
DE BOYNES, élève, fait enseigne.
FILTZ, fait volontaire.

INGÉNIEUR, SAVANS ET ARTISTE.

JOUVENCY, ingénieur-géographe.
RICHE, naturaliste.
BLAVIER, naturaliste, débarqué au cap de Bonne-Espérance.
ELY, dessinateur, débarqué au cap de Bonne-Espérance.

CHAPITRE V

Le voyage de d'Entrecasteaux à la recherche de Lapérouse : séjour au Cap; découvertes au sud de la Terre de Van Diemen; reconnaissance de la côte occidentale de la Nouvelle-Calédonie; travaux hydrographiques de Beautemps-Beaupré; route de *la Recherche* et de *l'Espérance* jusqu'à Amboine. — Relèvement de la côte sud-ouest de la Nouvelle-Hollande; deuxième exploration de la Terre de Van Diemen et de la Nouvelle-Calédonie; mort du chevalier Huon de Kermadec. — Itinéraire de l'expédition jusqu'au groupe des Anachorètes; mort de d'Entrecasteaux.

A la fin de septembre 1791, le commandant de l'*Espérance* avait terminé l'armement des deux navires.

Les derniers jours de ce mois furent employés à faire des observations astronomiques pour vérifier les instruments mis à la disposition de l'expédition.

Le 29, par un beau temps, avec des vents d'est « jolis frais », d'Entrecasteaux sortit de la rade de Brest[1].

1. Comme nous l'indiquions en commençant cette étude, les deux dernières années de la vie de d'Entrecasteaux sont aussi connues que les premières le sont peu. Jusqu'ici nous avons eu recours presque uniquement aux documents ensevelis dans les archives des différents ministères ou dans les papiers conservés par les descendants de la famille du navigateur. A partir de 1791, les publications abondent. A côté des deux ouvrages in-4° de M. de Rossel et du citoyen Labillardière (ci-devant de La Billardière), il faut citer les livres que firent paraître le chevalier de Fréminville en 1838 et, plus récemment, l'amiral Jurien de la Gravière. Ils ont tous trait à l'expédition de la *Recherche* et de l'*Espérance*. N'ayant pas la prétention d'égaler ces maîtres, nous nous contenterons de résumer leurs impressions et de rectifier certaines inexactitudes, notamment en ce qui concerne le titre de vice-amiral qui fut accordé à d'Entrecasteaux un an avant sa mort et dont personne n'a fait encore mention.

Le lendemain, quand on eut perdu les côtes de vue, il décacheta les dépêches de la cour qui lui annonçaient sa nomination de contre-amiral et celle de M. Huon de Kermadec comme major de vaisseau.

Après avoir relâché, du 18 au 24 octobre, à Sainte-Croix de Ténériffe[1], pour y compléter sa provision de vin, il se dirigea sur le cap de Bonne-Espérance, passa la Ligne entre le 25e et le 26e degré de longitude ouest et atteignit la baie de la Table le 17 janvier 1792. Jusque-là, la traversée n'offrit d'autres particularités que des observations sur la phosphorescence de l'eau et sur la direction des courants qui longent la côte occidentale d'Afrique.

Au Cap, d'Entrecasteaux fut reçu avec tous les honneurs militaires[2]. Il comptait se rendre de cette place aux îles Tonga, en Nouvelle-Calédonie, aux Nouvelles-Hébrides, conformément à l'itinéraire que Lapérouse s'était proposé de suivre. Mais des renseignements que lui fit parvenir de l'île Bourbon le commandant de la station navale de l'Inde, M. de Saint-Félix, l'avertirent que la *Boussole* et l'*Astrolabe* avaient dû sombrer auprès des îles de l'Amirauté[3].

« Vous verrez, dans les rapports que je vous adresse, lui écrivait M. de Saint-Félix, par quelle circonstance un bâtiment hollandais ayant à son bord le commodore Hunter, commandant la frégate anglaise *le Syrius*, a vu près

1. Voir *in fine* la carte des voyages de d'Entrecasteaux.

2. Dumouriez remercia le gouvernement hollandais, le 11 mai 1792, du bon accueil fait à d'Entrecasteaux au Cap. Ces remerciements sont adressés « au nom de la Nation française et du Roi ». V. Archives de la Marine.

3. Le marquis de Saint-Félix, qui avait pris part à la guerre d'Amérique et qui s'était distingué à la tête du *Brillant* et de l'*Artésien* sous les ordres de Suffren, avait commandé comme chef de division la station du Levant, quand il reçut en 1791 le brevet de contre-amiral et la direction de la station de l'Inde. Nommé gouverneur des Mascareignes en 1793, il y fut retenu prisonnier pendant plus d'un an. Louis XVIII le fit vice-amiral en 1814; mais il ne reprit pas de service actif et mourut cinq ans après sa nomination aux environs d'Albi.

des îles de l'Admiralty, dans la mer du Sud, des hommes couverts d'étoffes européennes, et particulièrement d'habits qu'il a jugés être des uniformes français. Vous y verrez aussi que le commodore Hunter n'a pas douté que ce ne fussent les débris du naufrage de M. de Lapérouse qu'il avait beaucoup vu à Botany-Bay. »

Le chevalier de Fréminville fait remarquer que le bâtiment monté par cet officier anglais était encore mouillé en rade du Cap, au moment où d'Entrecasteaux y jeta l'ancre et qu'à cette nouvelle il a appareillé pour l'Europe. Ce départ précipité inspire à Labillardière des réflexions très justes :

« Au moment où nous arrivâmes au cap de Bonne-Espérance, nous devions nous attendre à y avoir tous les renseignements possibles sur ce que M. Hunter avait vu aux îles de l'Amirauté. Nous fûmes assez surpris que ce commodore eût fait voile de la rade, deux heures après que nous eûmes laissé tomber l'ancre. Il connaissait bien probablement l'objet de notre mission, car nous étions attendus au Cap, et le pavillon du général ne laissait aucun doute que ce ne fussent les vaisseaux destinés à la recherche de Lapérouse. »

Labillardière ne tire du reste aucune conclusion de cette conduite en ce qui concerne la vraisemblance des comptes rendus faits au gouverneur de Bourbon et il se contente de blâmer le singulier procédé du commandant du *Syrius*.

Les déclarations des deux capitaines de la marine marchande, Magon de l'Epinay et Préaudet, sur lesquelles s'appuyait M. de Saint-Félix, ne convainquirent pas d'Entrecasteaux. Néanmoins il résolut de vérifier le fait et changea sa route.

« Je craignais, disait-il, qu'on ne me reprochât de n'avoir pas fait tous mes efforts pour découvrir les traces de Lapérouse, si je ne me dirigeais pas vers les lieux où on m'indiquait que je pourrais retrouver lui ou quelques-uns de ses infortunés compagnons. »

Le 16 février, il quitta le Cap, où il eut à déplorer la perte de l'astronome Bertrand, mort à la suite d'une chute, puis il côtoya l'extrémité sud de l'Afrique jusqu'à la baie de Lagoa.

Le canal de Mozambique dépassé, l'amiral pensait gouverner directement, par le nord de la Nouvelle-Guinée, pour atteindre les îles de l'Amirauté. Mais, ne se trouvant, le 6 mars, que par 44° longitude est et 35° latitude sud, il vit qu'il lui serait impossible avec de mauvais voiliers d'aller au-delà de Timor avant le renversement de la mousson. Il prit donc parti d'atteindre les îles de l'Amirauté par le sud de l'Australie.

En conséquence, il dirigea sa route au sud-est pour reconnaître l'île d'Amsterdam dont il fixa la position sur le même méridien que Saint-Paul.

Le 28 mars, à deux heures et demie, l'île était en vue. Son sommet qui n'avait pas encore été déterminé paraissait couvert de nuages. « A mesure que nous approchions, ils nous parurent produits par une très épaisse fumée ; nous ne tardâmes pas à voir des flammes : c'est dans la partie du nord que l'embrasement étoit le plus fort ; mais le vent, qui souffloit du nord-ouest, poussoit la flamme dans le sud-est, et nous apercevions distinctement les progrès de l'incendie par les traces de fumée et de feu que l'on voyoit s'étendre successivement sur toute la partie orientale de l'île. Cet incendie, sur une terre inhabitée, fit conjecturer à quelques personnes que ce feu ne pouvoit être qu'un signal fait par des malheureux qu'un naufrage auroit fait aborder à cette île, et qu'ils demandoient du secours : mais il étoit évident que cette masse de feu étoit trop considérable pour faire supposer que l'incendie eût commencé au moment où nous avions été aperçus ; d'ailleurs un pareil signal, fait au hasard, étoit inutile dans des parages où il est si rare qu'il passe des navires... Le plan de l'île d'Amsterdam, dressé par M. Beautemps-Beaupré, ingénieur hydrographe, fera

connaître tous les détails de la partie de l'île que nous avons visitée [1].

« La latitude de la pointe occidentale de l'île est de 37° 47′ 46″ australe; sa longitude est de 75° 4′ 56″ orientale...

« Je n'ai pas cru devoir m'arrêter à l'île d'Amsterdam; le ciel y est généralement trop couvert, dans cette saison, pour permettre d'y faire des observations : d'ailleurs notre traversée commençoit à se prolonger, et nous devions profiter du premier temps favorable à notre route [2]. »

Bientôt le ciel s'assombrit. — Le 14 avril, tandis qu'éclatait un orage, la mer devint phosphorescente et en même temps le météore nommé *feu Saint-Elme* se manifesta au sommet des mâts. « Pendant des grains redoublés et très violens de vent et de grêle qui eurent lieu cette même nuit, la mer parut encore plus enflammée; et, dans les mêmes instans, on aperçut très distinctement des aigrettes électriques autour de la pointe des paratonnerres : notre baromètre étoit alors à vingt-sept pouces six lignes. C'est, jusqu'à présent, le point le plus bas où il soit descendu [3]. »

La violence des vents ne permit pas d'entreprendre alors la reconnaissance de la côte sud-ouest de la Nouvelle-Hollande.

En examinant le sens des courants qu'il rencontra vers 42° latitude sud, d'Entrecasteaux fut amené à conclure que la terre de Van Diémen était en réalité une île. Cette supposition fut contrôlée et confirmée quelques années plus tard par Bass, qui découvrit le détroit situé entre la Tasmanie et l'Australie, en s'appuyant sans doute sur les notes du navigateur français [4].

1. Voir l'Atlas in-folio du *Voyage de d'Entrecasteaux à la recherche de Lapérouse* par Beautemps-Beaupré; Paris, 1807, Imprimerie impériale.

2. Voir *Voyage de d'Entrecasteaux*, par M. de Rossel.

3. *Ibid.*

4. On sait que la terre de Van Diemen est actuellement connue sous le nom de Tasmanie, donné en souvenir du navigateur hollandais Abel Tasman, qui découvrit cette île.

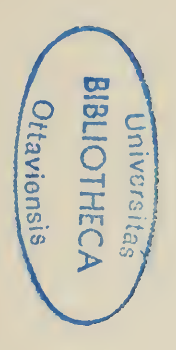
TERRE D'ANTHONY VAN DIEMEN

comprenant les découvertes faites
par le Contre-Amiral Bruni-d'Entrecasteaux
1792 & 1793

Légende

Route des Frégates en 1792
Canots
Route des Frégates en 1793
Canots

I. Schouten
I. Maria
Baie de Marion
C. Frédérik-Hendrikx
Route des Frégates en Févr. 1793
Double Baie
Pte Renard
Baie du Nord
R. du Nord
I. St Aignan
ILE ABEL TASMAN
Cap Pillar
C. Raoul
Riv. Huon
Pte des Cygnes
Pte Gicquel
Bie de l'Isthme
C. Trobriand
Bie de l'Aventure
I. du Satellite
C. Cannelé
ILE BRUNI
I. aux Perdrix
BAIE DES TEMPÊTES
C. Boreel
Bie Mauvaise
Port de l'Espérance
I. Huon
Bie des Moules
CANAL
C. Bruni
Pte la Billardière
BAIE DE LA RECHERCHE (Port du Sud, Port du Nord) 20 Avril 1792
Cap Sud
Mewstone
Iles Maetsuiker
Cap Sud-Ouest
Iles de Wit
19 Janv.
Route des Frégates en Janv. 1793
J. Hansen
144°
145°
146°
42° 30'
43°
43° 30'
145° Longitude orientale de l'Observatoire impérial de Paris



Le 19 avril 1792, l'amiral voulut aborder dans la baie de l'Aventure pour y réparer les avaries de ses navires; mais trompé par la configuration de la côte, il pénétra dans la baie des Tempêtes. Ce hasard lui fit découvrir la *baie de la Recherche*[1].

En présence du spectacle qui s'offrait à sa vue, d'Entrecasteaux laissa un libre cours à son enthousiasme. « Je tenterai vainement, dit-il, de rendre la sensation que me fit éprouver l'aspect de ce havre solitaire, placé aux extrémités du monde et fermé si parfaitement que l'on peut s'y considérer comme séparé du reste de l'Univers... Ce havre (le port du Nord), l'un des plus commodes et des plus sûrs et qui contraste si fort avec le nom que porte la baie près de laquelle il est caché, est un bassin de forme ovale, de sept cents toises dans son plus grand diamètre; il est garanti de toutes parts par des bois extrêmement épais et qui s'élèvent en amphithéâtre; l'eau en est si tranquille qu'elle est à peine agitée par les vents les plus violents. »

Passant alors à un examen minutieux d'une côte où il lui avait été ménagé une aussi agréable surprise, admirablement secondé par l'ingénieur hydrographe Beautemps-Beaupré, l'amiral procéda à une reconnaissance détaillée des différents contours de la baie des Tempêtes[2]. Il découvrit coup sur coup le *port du Sud*, dans la baie de la Recherche, l'*île aux Perdrix*, le *port de l'Espérance*, le *canal d'Entrecasteaux*, l'*île* et la *rivière Huon*, les *pointes Labillardière*, *Riche* et *Gicquel*. Ainsi il fut établi que la baie de l'Aventure était enclavée non dans la terre de Van Diemen, mais dans une île qui reçut le nom d'île *Bruni*. Cette île présente une particularité remarquable : elle est formée de deux terres réunies par un isthme tellement étroit que la baie de l'*Aventure* et la *baie de l'Isthme* semblent se confondre.

1. Les découvertes de d'Entrecasteaux sont désignées par des *italiques*.
2. Voir la carte de la Terre d'Anthony Van Diemen et l'itinéraire de l'expédition en avril et mai 1792, page 99.

M. de Saint-Aignan, envoyé en reconnaissance avec le grand canot rend compte en ces termes de sa mission :

« ...Cependant, lorsque nous fûmes dans le vaste bassin découvert par M. de Cretin, et que nous vîmes, pour la seconde fois, le cap élevé qui paroissoit derrière les terres basses qui me restoient à l'est, je ne pus résister au désir d'aller voir si je pourrois découvrir la mer de l'autre côté. Je laissai arriver vent arrière; le canot s'échoua à une grande distance de terre, sur un banc de sable, qui occupe la plus grande partie de l'enfoncement dans lequel je m'avançois : malgré la rigueur de la saison, je ne balançai pas à me déshabiller, à sauter en dehors du canot; tenant un fusil d'une main, et de l'autre une boussole, je marchai dans l'eau jusqu'au rivage. En y arrivant, j'entendis la mer briser avec violence de l'autre côté. Je traversai une langue de terre qui peut avoir une encâblure de large, et je me trouvai sur la côte de la baie de l'Aventure. Le froid ne m'empêcha pas de prendre plusieurs relèvemens sur le lieu où j'étois, et de dessiner la vue des terres que j'avois déjà relevées à l'extrémité du détroit. Je traversai une seconde fois la même langue de terre, au travers des herbes, dont quelques-unes étoient fort piquantes; et je gagnai le canot de la même manière dont je l'avois quitté...[1] »

Le canal, très abrité, fut déterminé avec une précision remarquable. Il fallut quatre jours aux navires pour le traverser.

« Un navigateur ne pourra jamais être accusé d'exagération en manifestant une sorte d'enthousiasme à la vue d'un mouillage prolongé dans un espace de plus de vingt-quatre milles d'étendue, partout également sûr, où l'on ne rencontre aucun écueil, où l'on peut partout, sans inquiétude, laisser tomber l'ancre, dont les terres peuvent être approchées sans danger à une encâblure; d'un aspect d'ailleurs

1. Voir le *Voyage de d'Entrecasteaux*, par M. de Rossel.

très riant quoiqu'il paraisse monotone à la première vue par la verdure uniforme des arbres, dont toutes les collines amoncelées les unes sur les autres sont couvertes depuis le sommet de la plus élevée jusqu'au rivage, mais varié néanmoins par les sites pittoresques que forment les sinuosités et les baies multipliées dans ce canal, et par les rivières qui s'y jettent, mais seulement du côté de la grande terre[1]. »

Laissant sur la gauche la *rivière du Nord* et l'île d'Abel Tasman, l'amiral doubla le cap Pillar et gouverna au nord-est.

La traversée de la terre de Van Diemen à l'île des Pins (26 mai-16 juin 1792) n'offrit rien de remarquable; mais la reconnaissance de la côte occidentale de la Nouvelle-Calédonie est un pur chef-d'œuvre, dont l'exécution nécessitait autant d'audace et de persévérance que de précision dans les calculs[2].

D'Entrecasteaux corrigea d'abord la latitude que le capitaine Cook avait assignée à l'île des Pins, puis il reconnut les récifs déjà déterminés par le grand navigateur.

« Des courans violens, que nous avons éprouvés à l'ouest de ces brisans, nous ont mis, le 19 juin, dans une position très critique. Présumant d'après la route que les ressifs étoient entièrement doublés, nous allions attaquer la terre sans défiance; mais à la pointe du jour nous nous sommes trouvés enveloppés de ces ressifs : l'espace dans lequel nous avions à louvoyer pour nous en dégager, étoit très court; le vent étoit fort et la mer très grosse. Nous avons essayé trois fois de virer de bord, vent devant, pour éviter les dangers sur lesquels nous courions, et dont nous n'étions pas éloignés de plus de cinq encâblures, et trois fois la grosse houle a

1. Cette impression a été recueillie dans les notes de d'Entrecasteaux par M. de Rossel.

2. Se reporter à la carte de la Nouvelle-Calédonie page 103.

fait abattre le navire, avant qu'il ait pu venir jusque dans le lit du vent. On a fait une quatrième tentative en filant l'écoute de misaine, pour rendre l'évolution plus prompte : cette méthode a réussi; et certes il étoit temps, car nous



n'aurions pas eu l'espace nécessaire pour virer vent arrière, même en masquant les voiles d'avant...[1] »

Complétant alors les observations de Cook, d'Entrecasteaux prolongea cette côte encore inexplorée, qui paraissait enserrée dans une ceinture ininterrompue de récifs.

1. Voir *Voyage de d'Entrecasteaux,* par M. de Rossel.

Le 28 à midi, étant par 20°25′ de latitude sud et 161°22′ de longitude est, les frégates eurent connaissance de l'extrémité septentrionale de la Nouvelle-Calédonie que continuait encore la longue chaîne des brisants. A la seule inspection de la carte, on jugera combien cette côte est périlleuse par les vents du sud-ouest. En vain l'amiral y chercha un abri ; il ne réussit à découvrir qu'une anse perfide où la mer déferlait avec fureur : elle fut nommée le *Havre-trompeur*.

Les deux reconnaissances faites jusqu'à ce jour offraient un contraste saisissant. « La Nouvelle-Calédonie, située sous le tropique, dans le plus beau climat, ne présente qu'une côte hérissée de rochers et inabordable ; la terre de Van Diemen, placée à une latitude australe élevée, renferme les plus magnifiques rades et les plus sûrs abris : ce sont pour ainsi dire, les deux extrêmes et en bien et en mal [1]... »

Consignons au passage cette appréciation émise par le chef de l'expédition sur M. Beautemps-Beaupré, aujourd'hui célèbre : « Je ne saurais donner trop d'éloges au zèle et à l'intelligence de M. Beautemps-Beaupré, ingénieur hydrographe ; la carte qu'il a faite dans la plus grande précision a été terminée en même temps que la reconnaissance de la Nouvelle-Calédonie ; il a été secondé par tous les officiers et pilotes du bâtiment. La méthode peu usitée des relèvements astronomiques et des mesures de distances angulaires, prise avec les instrumens à réflexion, a été constamment employée : elle donne à ce travail une exactitude qu'on ne peut pas se flatter d'obtenir par les relèvemens à la boussole, qui, comparés aux relèvemens astronomiques, nous ont toujours offert de grandes différences [2]. » Cette marque de considération et d'estime donnée par d'Entrecasteaux à son précieux collaborateur se retrouve à maintes

1. Voir *Voyage de d'Entrecasteaux*, par M. de Rossel.
2. *Ibid.*



Beautemps-Beaupré (1808).

Reproduction d'une miniature appartenant à M. Beautemps-Beaupré, conseiller honoraire à la Cour d'appel de Paris.

reprises dans sa correspondance. Dans une lettre qu'il adresse d'Amboine au ministre, le 22 septembre 1792, il s'exprime ainsi au sujet de l'ingénieur hydrographe de la *Recherche* : « Je ne crains pas de vous présenter la carte de la côte occidentale de la Nouvelle-Calédonie comme un ouvrage achevé et qui doit faire le plus grand honneur à M. Beaupré. C'est avec empressement que je saisis cette circonstance, et elle se représentera souvent, de dire que M. Beaupré est un sujet de la plus haute distinction, digne de toutes les récompenses du gouvernement [1]. »

En quittant les « récifs des Français » les frégates découvrirent les *îles Huon*, marchèrent au nord-ouest, détermi-

1. Beautemps-Beaupré (Charles-François). Né le 6 août 1766 à la Neuville-au-Pont, près de Sainte-Menehould, débuta sous la direction de son parent Nicolas Buache, qui était géographe du roi et devint ingénieur hydrographe en chef du Dépôt de la marine. A l'âge de 19 ans, Beautemps-Beaupré fut nommé ingénieur et chargé de dresser avec M. de Fleurieu les cartes du *Neptune de la Baltique*. En 1791, d'Entrecasteaux se l'attacha et ne tarda pas à apprécier ses mérites. C'est au cours du voyage à la recherche de Lapérouse, que le jeune ingénieur hydrographe substitua à l'usage de la boussole les relèvements astronomiques; il tira un merveilleux parti de la proposition connue sous le titre de *Segment capable d'un angle donné*, que tous les géomètres enseignaient, mais dont personne ne faisait usage.

Après la mort du chef et la ruine de l'expédition, Beautemps-Beaupré réussit à sauver la copie des plans qu'il avait dressés et qu'il fit parvenir au représentant de la France aux États-Unis. Du cap de Bonne-Espérance, où il fut retenu prisonnier quelque temps, il se rendit sur un navire suédois à Gothembourg, puis en Danemark et de là en France (31 août 1796).

Il continua avec Fleurieu le *Neptune de la Baltique* jusqu'à sa nomination de sous-conservateur du Dépôt de la marine. Quand l'amiral Bruix le chargea de dresser l'Atlas du voyage de d'Entrecasteaux rédigé par Rossel, il se contenta de lui écrire ces simples mots : « En vous confiant ce travail, j'en assure la perfection. » L'attente du ministre ne fut pas déçue; mais cette publication, décidée en 1798, ne parut qu'en 1807.

Dans l'intervalle, Napoléon, frappé du talent de Beautemps-Beaupré, résolut de le faire servir à l'accomplissement de ses vastes desseins. Tour à tour celui-ci exécute des reconnaissances hydrographiques entre Dunkerque et Anvers; dresse le plan de l'Escaut, vérifie le brassiage des côtes nord de la France en vue d'une descente de nos troupes en An-

nèrent dans l'archipel de Salomon l'emplacement exact du *rocher Eddystone* et côtoyèrent les îles de Bougainville, dont la partie occidentale n'était pas encore reconnue[1]. D'Entrecasteaux y constata plusieurs bancs qui rendent la navigation délicate ; mais en évoluant vers l'est il put se rapprocher de l'île Bouka appartenant à ce groupe (15 juillet). De cette côte se détachèrent des pirogues, parmi lesquelles une embarcation assez importante montée par quarante insulaires armés en guerre. Leurs gestes, que les matelots prenaient pour des menaces, n'avaient d'autre but que de proposer des échanges. Ils offraient leurs flèches

gleterre, opère des relèvements dans l'Adriatique, se rend en Zélande, puis sur l'Elbe à Hambourg. En 1810, quand il se présente à l'Académie des sciences, l'empereur, qui désire son élection, communique à ce corps savant les travaux inédits exécutés par le candidat, et le rapporteur, Arago, émerveillé d'une telle moisson, s'écrie en abordant le futur académicien : « Mais; monsieur, vous avez donc cent ans ! »

Sous la Restauration, Beautemps-Beaupré, nommé ingénieur hydrographe en chef et conservateur du Dépôt des cartes et plans, reçoit la mission de diriger l'exploration hydrographique des côtes septentrionales et occidentales de la France. Il a cinquante ans à peine et plus de trente ans de service. Cet immense travail, qu'il intitula le *Nouveau pilote français*, va lui demander un labeur continu de vingt-deux années. Il lui faut encore s'occuper de la publication de ce monument, qui vaut à son auteur le titre de *Père de l'hydrographie* décerné par les Anglais. En 1844, Beautemps-Beaupré présenta la sixième et dernière partie de cette œuvre au roi et à l'Institut. La nomination de directeur adjoint du Dépôt de la marine, et la croix de commandeur de la Légion d'honneur avaient, sous le gouvernement de Juillet, récompensé ses prodigieux efforts. Le deuxième Empire voulut honorer à son tour l'infatigable savant. Le 2 février 1853, le ministre de la marine, Ducos, inaugura le buste de Beautemps-Beaupré dans la grande galerie du Dépôt de la marine. L'illustre vieillard vécut encore deux années, pendant lesquelles il endura d'atroces souffrances; enfin, le 16 mars 1854, il mourut, à l'âge de 88 ans. Beautemps-Beaupré comptait soixante-trois années de service effectif, dont vingt et une années passées à la mer. Il était grand officier de la Légion d'honneur, chevalier de Saint-Louis, membre de l'Institut, du Bureau des longitudes, de la commission des phares, etc.

1. Voir *in fine* la carte des voyages de d'Entrecasteaux et, pour plus de détails, consulter l'Atlas du *Voyage de d'Entrecasteaux à la recherche de Lapérouse*, par Beautemps-Beaupré. Paris, 1807, Imprimerie impériale.

contre des clous, des glaces et des étoffes. Le drap rouge leur plut surtout; mais l'objet sur lequel se concentra leur attention fut le violon de M. de Saint-Aignan. Ils auraient donné leurs casse-têtes, tenus cachés jusque-là, si cet officier avait consenti à se défaire de son instrument. Tout ceci est joliment raconté par M. de Rossel, qui ajoute sur un ton sérieux : « L'air de Marlborough, qui avait fait une grande sensation chez d'autres peuples sauvages où avait abordé M. de Lapérouse, ne parut pas les affecter; les airs d'une mesure vive sont plus de leur goût que les autres. » Cette épreuve est, paraît-il, un véritable critérium de certitude. Voulez-vous vous rendre compte des instincts guerriers des naturels océaniens, saisissez un violon; entamez vigoureusement l'air de Marlborough, et si vos auditeurs ne prennent pas immédiatement la fuite, vous avez affaire, n'en doutez pas, à une race belliqueuse.

Ce petit intermède ne devait pas être de longue durée. La nuit fut orageuse; on la passa à la cape. Le 16 juillet, le temps s'assombrit davantage et nos matelots ne revirent plus les terres de l'île Bouka, d'où les courants seuls avaient éloigné les frégates. D'Entrecasteaux mouilla pendant sept jours dans le havre Carteret; mais il y fut assailli par une pluie torrentielle qui ne permit pas à ses équipages de profiter de ce repos ni aux officiers d'opérer des observations astronomiques. On appareilla le 24, pour franchir le canal Saint-Georges, relever la côte méridionale de la Nouvelle-Irlande et de la Nouvelle-Hanovre et enfin atteindre les îles de l'Amirauté.

« Je n'eus plus d'autre objet en vue, dit d'Entrecasteaux, que de tâcher de découvrir les traces de M. de Lapérousse, en faisant usage des renseignements contenus dans les dépositions qui m'avoient été envoyées au cap de Bonne-Espérance par M. de Saint-Félix; mais au milieu du grand nombre d'îles qui forment cet archipel, le hasard seul pouvoit me faire rencontrer celle dont il est fait mention dans

le récit des deux capitaines françois. Je me décidai à visiter les plus orientales, dont avoit eu connaissance le bâtiment hollandois qui transportoit le capitaine Hunter à Batavia, et à parcourir ensuite la partie septentrionale de cet archipel, qui étoit inconnue à l'époque du voyage de M. Lapérouse, et dont je présumais qu'il auroit dû entreprendre la reconnoissance, si toutefois il étoit venu dans ces parages. Je fis diriger la route sur l'île Jésus-Maria, et nous en eûmes connoissance le 28 juillet, dans l'après-midi... »

Ensuite les frégates visitèrent l'île de la Vendola : « On n'a rien remarqué qui fût conforme aux faits énoncés dans les récits de MM. Magon de l'Epinay et Préaudet. Cependant, comme tous les naturels de ces îles portent des ornements de coquilles blanches et des ceintures d'un rouge sombre, on peut conjecturer que des hommes préoccupés du passage de M. de Lapérouse dans cet archipel, qu'il n'avait cependant pas ordre de visiter, auront pu prendre ces ornemens pour des ceinturons, et confondre la couleur de la peau de ces insulaires avec celle des habits uniformes de la marine de France[1]... »

Après avoir passé la nuit du 29 au 30 à courir des bordées, l'amiral se dirigea sur l'île proprement dite de l'Amirauté ; mais ni les recherches ni les enquêtes auxquelles il se livra ne lui permirent de retrouver les traces de Lapérouse. D'ailleurs les naturels de ces îles n'étaient pas farouches et d'Entrecasteaux se contenta de leur reprocher une certaine inclination pour le vol. A la Vendola « les habitans nous appeloient à grands cris et nous faisoient toutes sortes de signes d'amitié, tels que d'élever et d'agiter des branches d'arbre, de montrer des cocos, etc. Nos canots approchèrent du rivage dans l'intention de débarquer ; mais ils furent retenus au large par une chaîne de ressifs qui s'étend à une demi encâblure de la côte. Les insulaires accoururent

1. Voir *Voyage de d'Entrecasteaux*, par M. de Rossel.

en foule, les uns en se mettant à la nage, d'autres en marchant sur les ressifs; tous montroient un air assuré, une physionomie ouverte, confiante, et qui n'annonçoit rien de sinistre. Les échanges se firent avec beaucoup de calme : ils n'avoient pas de choses précieuses à nous donner; mais ils se défaisoient sans peine de leurs armes, de leurs ornemens, et enfin de tout ce qu'on leur demandoit[1]... »

Dans les îles Négros de Morelle, même abandon et même confiance : « On obtenait des indigènes leurs ornements, leurs armes et même les coquilles dont ils couvraient leur nudité. »

Du reste ces terres sont fertiles; les habitants ont une physionomie riante, et portent tous les caractères d'un peuple content de son sort... Bref un examen très attentif des naturels qui ont été vus tant dans leurs pirogues que sur le rivage convainquit l'amiral que les bâtiments de Lapérouse n'avaient pas fait naufrage dans ces parages.

Le 1er août, d'Entrecasteaux reprit la suite de ses opérations. En dirigeant sa route à l'ouest, il côtoya los Ermitanos, les îles Basses, fixa la position d'une trentaine d'îlots. Forcées de louvoyer, les frégates n'aperçurent les îles Schouten que le 14, mais le lendemain, par un temps clair, elles virent distinctement la côte occidentale de la Nouvelle-Guinée qu'elles prolongèrent jusqu'au 20. Franchissant ensuite le détroit de Sagewien, entre l'île Sallawatty et l'île Batenta, elles atterrirent sur la côte septentrionale de Céram, puis se rendirent à Amboine, chef-lieu des établissements néerlandais des Moluques, qu'elles atteignirent le 6 septembre.

A cette date, le conseil d'Amboine n'avait pas reçu des Etats-Généraux de Hollande les instructions relatives à la mission des navires français la *Recherche* et l'*Espérance*. De là, quelques difficultés que d'Entrecasteaux n'eut pas de

1. Voir *Voyage de d'Entrecasteaux*, par M. de Rossel.

peine à lever, en faisant remarquer que ses navires avaient devancé de plusieurs mois l'arrivée, dans la colonie, des nouvelles d'Europe.

Jusqu'au 13 octobre, les équipages purent se reposer des fatigues éprouvées pendant la rude campagne qu'ils avaient entreprise. L'amiral profita de son séjour à terre pour étudier la situation économique et sociale de l'île. L'ancien gouverneur général des îles de France et Bourbon était plus à même que personne d'apprécier les productions, le commerce et l'organisation intérieure de cet établissement, et ses notes, à cet égard, sont curieuses à consulter.

A ceux qui de nos jours cherchent à endiguer le courant de l'immigration chinoise, sans cependant approuver les procédés expéditifs des Américains tels que le *Chineese exclusion act*, on pourrait signaler les obligations auxquelles étaient soumis les marchands chinois d'Amboine lors du passage de nos frégates; mais ces considérations nous écarteraient de notre sujet et nous nous contentons de les indiquer.



Après cinq semaines de repos, l'expédition se dirigea sur Timor et continua sa route au sud-ouest. Le 14 novembre, elle se trouva à la hauteur des îles Trials et le 23, par 30° de latitude sud et 96° de longitude orientale, elle prit la route à l'est vers le cap Leeuwin. Cette extrémité sud-ouest de la Nouvelle-Hollande fut déterminée le 5 décembre, et le même jour furent découvertes les îles *Saint-Alouarn*. Le 6, les frégates entamèrent la reconnaissance de la terre de Nuyts à la *pointe d'Entrecasteaux*[1]. Deux jours après, elles furent environnées d'îles et de récifs qui reçu-

1. D'Entrecasteaux n'avait pas connaissance des découvertes de Vancouver effectuées en 1791.

rent le nom d'*archipel de la Recherche*. Le temps se gâta le 9 et il fallut chercher un passage pour sortir de cette ceinture de rochers. « Mais à cette époque le vent tourna au sud-ouest: Il s'accrut successivement et devint si impétueux qu'à trois heures nous fûmes obligés de serrer les huniers, malgré la nécessité où nous nous trouvions de faire de la voile. L'espace entre la terre et les îles étoit étroit; on faisoit de très courtes bordées; nous allions inévitablement en dérive. L'*Espérance*, qui portoit la voile moins bien que la *Recherche*, prit de bonne heure le parti courageux, mais indispensable de longer les ressifs pour chercher un abri derrière quelque île, ou du moins une issue au travers des écueils. Nous la vîmes parcourir sous la misaine la chaîne des brisans et passer devant quelques îles; enfin, à trois heures et demie, nous l'aperçûmes qui mouilloit dans un endroit que nous jugions découvert de toutes parts. La nuit qui n'étoit pas éloignée, nous eût laissés sans ressource, et il n'y avoit plus à balancer pour prendre le même parti que l'*Espérance*. Nous examinâmes cependant sa position, et, après nous être assurés qu'elle tenoit sur ses ancres, nous allâmes la rejoindre. En approchant du mouillage, nous vîmes avec satisfaction que la mer y étoit moins grosse qu'au large, et que nous y serions abrités par une petite île et par plusieurs ressifs. L'*Espérance* nous signala en même temps que le fond étoit de bonne qualité. Nous laissâmes tomber l'ancre un peu en dedans de cette frégate, par vingt-trois brasses fond de sable fin[1]... »

Ce mouillage nommé *baie de l'Espérance* n'est dû qu'à l'amas d'îles situées au large de la côte ; il offre néanmoins un abri très sûr dans lequel les équipages purent réparer les avaries de leurs navires. Le départ fut encore retardé par la disparition de M. Riche, naturaliste. Ses compa-

1. Voir *Voyage de d'Entrecasteaux* par M. de Rossel.

gnons ne le rencontrèrent qu'après deux jours de recherches ininterrompues. Prenant un grand lac salé pour la mer, il s'était éloigné de son but en croyant le poursuivre. La fatigue, la chaleur excessive, le poids des collections qu'il avait recueillies, la soif surtout l'accablaient. « J'étais sur le point de tomber en faiblesse, dit-il dans son rapport, lorsqu'en côtoyant le lac, je rencontrai une source d'eau douce : un athée même dans un bonheur si inattendu, ramènerait malgré lui sa pensée sur la bienfaisance de la divinité. Je me mis en état de continuer ma route en mangeant auprès de cette fontaine un morceau de biscuit et un morceau de sucre, la seule nourriture que j'eusse apportée. » Bientôt, ses forces s'épuisant, il dut jeter sa collection de pierres et de plantes. Les naturels qu'il rencontra s'enfuirent à son approche. La nuit venue, il retourna à sa fontaine et, dès l'aube, il reprit sa course, laissant des billets aux arbres pour permettre à ceux qui le recherchaient de se porter à sa rencontre. Revenant le soir à son gîte de la veille, quelques herbes amères lui servirent de nourriture. Enfin, le lendemain, il retrouva un mouillage où d'Entrecasteaux avait fait déposer un fusil, des vêtements et des provisions. C'est à peu de distance de ce point qu'un canot de l'expédition eut le bonheur de le recueillir.

Labillardière a voulu conclure de ce fait que les naturalistes n'étaient pas, de la part du commandement, l'objet des mêmes égards que les autres savants. Rossel n'eut pas de peine à prouver que M. Riche avait refusé de se faire accompagner dans cette course et que son imprudence n'était imputable qu'à lui-même. De son côté, Jurien de La Gravière, qui fut volontaire puis enseigne sur l'*Espérance*, constate que « chaque état-major militaire était doublé d'un état-major civil. La table commune présentait, quoiqu'on fît, deux catégories bien distinctes, d'un côté les officiers, de l'autre les savants... Les éléments se trouvaient réunis sous la main ferme et respectée d'un chef qui savait allier aux

formes les plus gracieuses, l'action d'une volonté d'autant plus inébranlable qu'elle était toujours fondée sur la bienveillance et la justice[1].»

Le 2 janvier 1793, les frégates manquant d'eau et n'ayant pu renouveler leurs provisions sur un seul point de la terre de Nuyts, renoncèrent à poursuivre l'exploration de cette côte qu'elles avaient prolongée jusqu'au 130° de longitude orientale, pour gagner rapidement le sud de Van Diemen.

L'amiral compléta les reconnaissances qu'il avait exécutées l'année précédente dans cette région. Il franchit le canal d'Entrecasteaux, étendit ses recherches à l'est, pour

1. Il serait puéril de discuter l'importance de la *Relation du voyage à la recherche de La Pérouse,* et surtout du *Novæ Hollandiæ plantarum specimen* (Paris, 1804 et 1806); mais la valeur historique du premier de ces ouvrages est infiniment plus modeste que sa valeur scientifique. L'auteur s'y montre à la fois vindicatif et partial. Autant d'Entrecasteaux nous est apparu libéral et tolérant pendant tout le cours de sa carrière, et principalement dans son gouvernement des Mascareignes, autant le ci-devant de La Billardière nous semble accepter difficilement l'idée que d'autres se permettent de penser autrement que lui. Nous avons vu que le gouverneur général des îles de France et Bourbon, tout en gardant les convictions de sa jeunesse, n'hésitait pas à critiquer la conduite du clergé dans la question du mariage entre protestants et catholiques romains, et qu'il respectait le droit qu'a tout homme de s'en rapporter aux indications de sa conscience. Le « correspondant de l'ex-Académie des sciences » n'a pas l'esprit aussi accommodant. Dans son magnifique ouvrage sur le voyage de d'Entrecasteaux, nous admirons tout ce que le naturaliste a inspiré; nous prenons plaisir à noter les anecdotes qui émaillent son récit, mais les appréciations de l'homme sur ses anciens compagnons de voyage nécessitent un contrôle sérieux. Il s'est fait le délateur haineux autant qu'injuste de la plupart des officiers de l'expédition. Souvent il se contredit lui-même. Dans ses lettres, il charge Rossel d'imputations qu'il met avec plus de raison au passif de d'Auribeau dans sa publication (Voir brochure de M. Ed. Bonnet, *les Collections de l'expédition envoyée à la recherche de Lapérouse, d'après des documents inédits*, communication faite à l'Association française pour l'avancement des sciences, Congrès de Marseille, 1891). Pamphlétaire à la façon de Bertrand de Molleville, bien que soutenant une thèse opposée, Labillardière peut mettre en lumière certains faits, mais ses conclusions ne doivent être adoptées qu'après une enquête minutieuse.

relever la *rivière du Nord*, la *Double baie* et la *baie du Nord*, contourna l'île Bruni et relâcha dans la baie de l'Aventure du 22 au 27 février[1]. Jugeant ce repos suffisant, il mit sous voile, longea l'île d'Abel Tasman jusqu'au cap Frédérik-Hendrickx, signala la route à l'est pour doubler l'île Maria et se diriger sur le cap Nord et la Nouvelle-Zélande. Le 11 mars, l'expédition passait entre ce point et les Trois-Rois, puis on gouverna vers Tongatabou suivant un itinéraire nouveau qui permit de nommer le *rocher de l'Espérance* et l'*île Raoul* que ce pilote aperçut le 16 mars, à plus de quinze lieues de distance[2]. L'île est formée par une montagne élevée et très escarpée, entièrement couverte de bois, mais défendue par une ceinture de rochers et d'îlots. Une semaine plus tard, les frégates mouillaient dans le havre de Tongatabou (îles des Amis).

Dès leur arrivée, elles furent entourées de toutes parts. « De prétendus chefs montèrent à bord, écrit Rossel; ils furent suivis par une multitude d'hommes qui semblaient leur appartenir. Quelque fatigante que fût cette cohue, il fallait

1. Voir la carte de la Terre d'Anthony Van Diemen; itinéraire de d'Entrecasteaux en janvier et février 1793, page 99.

2. RAOUL (Joseph-François), né le 4 avril 1766 à Tréguier (Côtes-du-Nord), s'engagea sur la corvette *le Facteur* en 1782, assista aux combats de Batz et de Quiberon, puis fut choisi comme pilote à bord de la *Recherche* par d'Entrecasteaux. Il découvrit l'île qui porte son nom, mérita, ainsi que son frère (Ange-Aimé-Marie), monté sur la même frégate comme aide-pilote, les éloges de Beautemps-Beaupré. Retenu prisonnier à Batavia, au Cap et en Angleterre après la dissolution de l'expédition, il ne put reprendre du service qu'en 1796 comme enseigne. Le 12 et le 20 octobre 1798, il reçut sept blessures dans deux combats qu'il soutint sur l'*Immortalité*. Fait prisonnier de guerre après cette double affaire, il rentra en France l'année suivante et fut, comme lieutenant de vaisseau, employé au Dépôt de la marine. A Santo-Domingo, Raoul, commandant de l'*Impérial*, fut blessé trois fois. En 1808, il s'empara d'un brick anglais dans une campagne à la Guadeloupe. Capitaine de vaisseau en 1812, il assista sur le *Trajan* au bombardement d'Anvers. Il était à Brest quand la mort interrompit sa carrière si vaillamment conduite (mars 1816). Sur l'état des services de ce brave figurent dix-sept blessures, dont une, causée par un biscaïen, entraîna la perte de l'œil droit.

bien la supporter en attendant que nous eussions pu nous établir à terre. On acheta dans ce premier moment quelques cochons et quelques fruits. » Le 25 mars, on procéda à des échanges. Un véritable marché fut ouvert... le soir le tumulte augmenta. « On crut devoir inspirer de la crainte aux insulaires en leur faisant connaître l'usage de nos armes à feu : deux oiseaux furent attachés à un arbre assez éloigné, et un des meilleurs tireurs se présenta, comme assuré de les abattre du premier coup; mais il les manqua deux fois. Une seconde personne renouvela le même essai; son fusil ne partit pas. Des risées s'élevèrent de tous côtés, mais plus encore de celui des gens armés; un d'eux tendit son arc et abattit un de ces oiseaux. Cet acte d'adresse eut des applaudissements sans nombre et contrasta d'une manière fâcheuse avec le peu de succès de nos premières tentatives. Une troisième personne se présenta et tua le second oiseau : mais la première impression étoit faite, et l'on remarqua que la confiance de ces gens en leur propre force étoit augmentée, et que la crainte de nos armes à feu étoit extrêmement affoiblie... »

Le 30, une fête fut organisée à Tongatabou par le chef Toubou en l'honneur des Français. Tous les officiers qui n'étaient pas de service et la moitié des équipages répondirent à cet appel; de part et d'autre on se fit des présents, mais le temps se gâta. Ne pouvant obtenir aucune indication sur l'objet principal de son voyage[1], et la fête étant d'ailleurs très peu animée, d'Entrecasteaux se hâta de profiter d'une éclaircie pour se rendre à bord. Pendant cette séance il n'y eut pas de poche qui ne fût fouillée. Les indigènes prirent tout ce qu'on avait eu la maladresse de ne pas soustraire à leur vue.

1. Soit qu'il n'ait pu se faire comprendre des naturels, soit que ceux-ci aient refusé de répondre, d'Entrecasteaux ne sut pas que Lapérouse avait mouillé à Anamouka, dans le même archipel.

Dumont d'Urville acquit plus tard la conviction que le départ précipité de d'Entrecasteaux avait déjoué un véritable complot et que, sans cette détermination inattendue, officiers et équipages eussent été infailliblement écharpés.

Le 9 avril, la *Recherche* et l'*Espérance* mirent le cap sur le havre de Balade, situé sur la côte orientale de la Nouvelle-Calédonie, dont l'amiral désirait compléter la reconnaissance[1]. Chemin faisant, fut découverte l'*île Beaupré* et opéré le relèvement des îles *Eronan*, *Annatom* et *Tanua*.

Les trois semaines que passèrent les équipages dans le port de Balade furent attristées par la mort du chevalier Huon de Kermadec. Il succomba le 6 mai à une maladie de deux mois qui se termina par une fièvre étique. M. de Rossel, auquel des liens d'amitié le tenaient plus étroitement uni, lui consacre dans sa publication des pages écrites sous l'empire d'une poignante douleur.

Fils d'un capitaine de vaisseau et frère d'un chef d'escadre, Jean-Michel de Kermadec était né à Brest en 1748. Nommé page du roi en 1762 et garde de la marine en 1766, il assista bientôt à plusieurs affaires, notamment à la bataille d'Ouessant. Comme lieutenant de vaisseau, il participa à la prise de la Grenade, au siège de Savannah et aux deux combats de mars 1780 que La Motte-Piquet engagea aux Antilles contre le commodore Cornwalis. Chevalier de Saint-Louis l'année suivante, il partit en 1785 sur la *Résolution* comme major de vaisseau et fit avec d'Entrecasteaux la campagne de l'Inde en Chine. En 1789, il revint en France, fut témoin des troubles de Brest et ambitionna l'honneur d'accompagner son ancien chef dans son expédition à la recherche de Lapérouse. Fait capitaine de vaisseau à cette occasion, il prit, comme on l'a vu, une part très active aux travaux de la campagne et sut s'attirer l'af-

1. Voir la carte de la Nouvelle-Calédonie dressée par d'Entrecasteaux, page 103.

fection de tous ceux qui servirent sous ses ordres. D'Entrecasteaux le fit enterrer dans l'îlot Puiuvé, pendant la nuit, de peur que les naturels ne profanassent sa sépulture[1].

L'impression que les Néo-Calédoniens laissèrent aux membres de l'expédition diffère essentiellement de celle qu'ils avaient ressentie au contact des naturels de la terre de Van Diemen. Les premiers leur semblaient offrir la plus parfaite image de l'état primitif de la société, où les hommes ne sont pas encore agités par les passions, ni corrompus par les vices qu'entraîne quelquefois la civilisation. « Assurés de trouver facilement leur subsistance, ils doivent jouir de la paix et du contentement. Aussi leur physionomie ouverte et riante offre-t-elle l'image d'une félicité qui n'est jamais troublée par des réflexions importunes ou des désirs impuissants. » Les seconds, « plus avancés sans doute dans la civilisation,

1. A propos du centenaire de d'Entrecasteaux, M. J. Garnier, qui visita la Nouvelle-Calédonie avant que les cartes de l'île en fussent exactement dressées, a fait à la Société de Géographie (séance du 1er décembre 1893) une intéressante communication que nous sommes heureux de reproduire ici :

Au mois d'avril 1793, les navires de d'Entrecasteaux revinrent mouiller en rade de Balade, où Cook avait pris terre. C'est à ce moment que Huon de Kermadec mourut emporté par la maladie. Ses restes furent inhumés sur l'îlot Puiuvé, à 1,500 mètres de la côte. On l'enterra pendant la nuit, de peur que les indigènes ne vinssent dévorer son cadavre, car d'Entrecasteaux venait d'assister à Balade à plusieurs scènes de cannibalisme ; aucun signe apparent n'indiqua même l'emplacement de sa tombe.

Plus tard une croix fut élevée sur cet îlot par les soins de Mgr d'Amata, pendant une relâche de la corvette *l'Héroïne;* mais, en 1847, on dut l'abattre ; c'était un signe qui pouvait être dangereux pour les navires en les attirant sur cet écueil. Peu après la prise de possession de la Nouvelle-Calédonie par la France, en 1857, le capitaine Villegeorges et l'un des anciens compagnons de M. Garnier, le Dr Vieillard, élevèrent sur l'îlot un petit monument en corail, la seule matière à leur portée, les pierres manquant dans l'île.

« J'ignore, dit M. Garnier, si ce modeste mausolée, si primitif, élevé par la piété de mon ami Vieillard, a résisté aux cyclones et aux injures du temps, mais il serait à souhaiter qu'on ne perdît pas de vue ces traits de l'histoire des premiers jours de notre belle colonie, et c'est dans ce but que je les ai rappelés. »

ont l'humeur féroce et sont divisés entre eux. » Nous jugeâmes, dit encore M. de Rossel, que les habitants étoient en guerre pendant notre séjour à Balade, ou que les hostilités venoient de cesser, parce qu'on remarqua un très grand nombre d'hommes dont les blessures étoient récentes. D'ailleurs la chair humaine dont on les vit se nourrir, et qui ne pouvoit être que celle de leurs ennemis, annonçoit que les hostilités n'étoient pas d'une date bien reculée; car on ne peut pas supposer qu'ils eussent la cruauté de garder longtemps leurs victimes; la faim qui les presse ne leur permettroit pas ce raffinement de barbarie, dont l'idée seule fait frissonner.



Le 9 mai, M. d'Auribeau prit le commandement de l'*Espérance* et M. de Rossel passa sur la *Recherche* pour seconder l'amiral. Les relèvements entrepris, en 1792, au nord-ouest de la Nouvelle-Calédonie furent complétés jusqu'à l'*île Huon*, et l'expédition, laissant à l'ouest les îles du Saint-Esprit, se dirigea vers l'archipel de Santa-Cruz, dans l'espoir d'y retrouver les traces de Lapérouse.

Sur sa route, d'Entrecasteaux rencontra un groupe de trois îles. La plus petite fut relevée à 15 lieues de distance avec une approximation surprenante. A ce sujet, il s'exprime ainsi : « L'île que nous avions relevée à l'est, 32° sud, n'avait pas été aperçue par Carteret. Nous l'appelâmes *île de la Recherche*. Nous la vîmes dans un si grand éloignement que nous ne pûmes la placer sur nos cartes avec précision ; on a cependant déterminé sa latitude et sa longitude à quelques minutes près. » Ce point perdu dans l'océan, si bien nommé « île de la Recherche », était précisément le lieu du naufrage, l'objet principal du voyage, découvert trente-cinq ans plus tard par Dumont d'Urville [1].

1. 11 février 1828.

Rien alors ne pouvait faire supposer à d'Entrecasteaux qu'il s'était rapproché du théâtre de la catastrophe. A ce propos nous nous rangeons à l'opinion qu'émet M. de Rossel dans sa préface : « Il est sans doute à regretter que l'objet spécial du voyage de M. d'Entrecasteaux n'ait pas été rempli, et que ce contre-amiral n'ait pu rendre M. de Lapérouse, ou au moins quelques-uns de ses compagnons, aux vœux de leurs compatriotes; mais, si notre espoir à cet égard n'a pas été réalisé, et il ne pouvait l'être que par l'effet d'un hasard heureux, au moins verra-t-on que l'expédition du contre-amiral d'Entrecasteaux ne laisse rien à désirer dans les parties dont le succès pouvoit dépendre des talens du chef auquel la direction en étoit confiée. »

Les relations que nos embarcations nouèrent avec les indigènes de Santa-Cruz n'amenèrent aucun éclaircissement nouveau. Poursuivant ses investigations, le navigateur reconnut, du 25 mai au 8 juin 1893, la partie méridionale de l'Archipel de Salomon qu'il n'avait pas déterminée l'année précédente, et dans ce groupe il nomma le cap de l'*Espérance* à la pointe ouest de l'île Guadalcanar, non loin d'un banc de corail où la frégate de M. d'Auribeau faillit se briser.

Parvenu à la hauteur des îles Hammond, il fit gouverner au sud, vers les côtes septentrionales de la Louisiade, où M. de Lapérouse avait annoncé devoir se rendre. Dans cet archipel, que Bougainville découvrit, il signala plusieurs terres inconnues dont la plus importante est l'*île Rossel*, défendue à l'ouest par une longue bande de récifs (12 juin). Signalons encore les *îles Saint-Aignan*, *Trobriand*, *Riche*, et, sur la côte sud-est de la Nouvelle-Guinée, le *golfe Huon*.

Le 29 juin, le détroit de Dampier[1] était franchi. L'expédition avait accosté de fort près la Nouvelle-Bretagne, tandis

1. Deux détroits sur la carte générale de Beautemps-Beaupré, portent le nom de Dampier, l'un à l'est, l'autre à l'ouest, sur la côte septentrionale de la Nouvelle-Guinée. C'est du premier de ces détroits qu'il s'agit.

que sur sa gauche elle observait l'éruption d'un volcan émergeant des flots.

Lorsque d'Entrecasteaux parvint à l'extrémité septentrionale de la Nouvelle-Bretagne, il se décida à faire route au nord-ouest pour se rendre à l'île de Java, où il devenait de jour en jour plus pressant d'arriver. Le vin qui restait à bord s'était aigri, les farines étaient échauffées et l'on commençait à manquer de toute espèce de provisions. La santé des équipages, épuisée par les fatigues d'une navigation longue et pénible, exigeait qu'on put relâcher dans un pays qui offrît d'assez grandes ressources pour réparer les forces de chacun et pour approvisionner de nouveau les frégates.

Le journal de d'Entrecasteaux s'arrête au 8 juillet 1793. Depuis deux mois, le chef de l'expédition souffrait de la dysenterie et du scorbut. Ses forces s'affaiblissaient de jour en jour et il se vit dans la nécessité de confier à son capitaine de pavillon la rédaction des notes de voyage, en se réservant encore pour lui-même le choix de la route.

L'état d'épuisement des équipages, bien plus que ses propres souffrances, l'engagea à se rendre aux Moluques. Il se décida donc à s'éloigner de la Nouvelle-Guinée et prit ses dispositions pour passer au nord des îles de l'Amirauté et du groupe des Anachorètes.

Le 12, il doubla la Vendola, dont la position avait été exactement déterminée en 1792, et il put ainsi lier les opérations des deux années. Du 13 au 16, les vents furent très variables et le temps pluvieux.

« Le scorbut dont d'Entrecasteaux fut attaqué après notre départ de Balade, écrit Rossel, avait déjà fait chez lui de tels progrès, que le 7 juillet, jour où nous avions achevé la reconnaissance de la Nouvelle-Bretagne, il avait les jambes très enflées : on y apercevoit déjà ces taches noires qui annoncent ordinairement l'approche des dernières périodes de cette maladie. Son état n'avoit cependant pas

encore pris ce caractère funeste qui s'est manifesté dans la suite; et nous étions loin de prévoir la perte irréparable dont nous étions menacés... Les temps humides que nous éprouvâmes après avoir perdu de vue les îles de l'Admiralty avoient développé les principes du scorbut qui s'étoient manifestés à bord des deux frégates. L'état du contre-amiral d'Entrecasteaux avoit surtout empiré de la manière la plus alarmante... Nous espérions qu'un séjour à terre de quelque durée contribueroit, plus que toute autre chose, au rétablissement de sa santé. Il résista à nos instances et répondit constamment qu'il ne s'écarteroit jamais, pour son avantage personnel, des ordres qui lui avoient été donnés dans ses instructions. Nous l'entendîmes souvent dire, dans cette circonstance, que les objets d'une utilité générale, et principalement ceux qui avoient rapport au service de l'Etat, ne devoient point être sacrifiés à l'intérêt particulier. Il ne céda à nos instances que le 19 juillet, veille de sa mort... Dans la nuit, les douleurs de M. d'Entrecasteaux devinrent si violentes et lui causèrent une telle agitation que l'on s'aperçut d'un désordre dans les idées qui annonçoit le délire... Le mal résista à tous les remèdes. A midi, les symptômes alarmants parurent s'affaiblir, nous nous flattâmes de quelque espoir; mais il ne fut pas de longue durée : l'homme respectable dont l'existence nous étoit à tous si précieuse passa insensiblement de la grande agitation qu'il avoit éprouvée à un affaissement absolu... » A sept heures et demie du soir, il exhala son dernier soupir.

Le 21, on rendit les derniers devoirs religieux et les honneurs militaires au chevalier Bruni d'Entrecasteaux, au milieu de la consternation générale.

Nous ne pouvons passer sous silence cet hommage rendu à l'amiral par son capitaine de pavillon : « D'Entrecasteaux étonna les marins les plus expérimentés, par sa hardiesse à braver les plus grands périls, hardiesse qui auroit pu passer pour témérité dans un autre, mais qu'il justifia toujours par

les ressources de son esprit juste, fécond et lumineux : car le péril qui auroit pu surprendre un homme ordinaire, étoit toujours entré dans ses combinaisons; et l'événement prouvoit qu'il n'avoit semblé le défier que parce qu'il étoit sûr de le vaincre. Nous osons nous flatter qu'après la publication du journal, où il rend compte des détails de ses opérations, les géographes et les hommes de l'art le placeront au nombre de ces navigateurs illustres qui ont acquis des droits à la reconnaissance de tous les peuples, et qu'aucun de nos lecteurs ne pourra se défendre d'accorder un sentiment d'intérêt à l'homme religieux et sensible qui mérita si bien de l'humanité. »

A l'appréciation d'un officier, joignons celle d'un volontaire. M. Jurien de la Gravière, qui n'était pas tendre pour tout le monde, s'exprime en ces termes sur le compte de son chef : « A bord des deux corvettes, la mort de l'amiral causa une stupeur générale... Nous confiâmes son corps à la mer, ce muet tombeau qui a englouti tant de nobles dépouilles et dont les gouffres se refermeront encore sur tant d'illustres victimes. Pendant la lugubre et triste cérémonie, des larmes et des gémissements n'exprimèrent pas seuls les pénibles sentiments dont chacun de nous était affecté. L'éloge du chef si respectable, si bienveillant, si humain était dans toutes les bouches, comme son souvenir devait rester gravé dans tous les cœurs. »

La postérité n'a pas accompli, jusqu'à ce jour, le souhait que Rossel formulait en l'an VIII, ni conservé le souvenir que Jurien de la Gravière avait gardé de son chef. D'Entrecasteaux, mort à une époque troublée où l'attention du monde était concentrée sur Paris, n'a pas dans l'histoire de France la place qui doit lui revenir. Ce sera l'honneur de la Société de Géographie d'avoir entrepris de ranimer la mémoire de l'un des navigateurs qui ont rendu le plus de services à la marine d'exploration et contribué le plus efficacement à faire connaître l'Océanie.

CHAPITRE VI

L'expédition de *la Recherche* et de l'*Espérance* après la mort de d'Entrecasteaux : arrivée à Sourabaya; mésintelligence dans les états-majors; conduite de d'Auribeau, sa fin. — Rossel et les débris de l'expédition; péripéties du retour : capture des collections par les Anglais en 1795. — Rectification de l'acte de décès du *vice-amiral* d'Entrecasteaux. — Conclusion.

Les vicissitudes que l'expédition eut à supporter après la mort de son chef sont sans exemple dans l'histoire.

Les frégates atteignirent Waigiou le 18 août 1793, et les équipages ne tardèrent pas à sentir l'heureux effet d'un séjour à terre. Le 20, d'Auribeau prit le commandement de la *Recherche* et la direction officielle du voyage. Rossel passa sur l'*Espérance*. En réalité, le premier, dont la santé était chancelante, chargea le second de conduire les navires à Cajéli, dans l'île de Bourou[1]. La traversée s'effectua en sept jours.

Du 3 au 15 septembre, on stationna dans cette ville pour y renouveler les approvisionnements. Chacun revit avec plaisir des mosquées, des maisons, des rues. Les yeux, fatigués depuis longtemps du spectacle des côtes arides et désertes, se reposaient avec complaisance sur un centre civilisé et sur des champs cultivés. Personne à bord n'était plus attiré par les beautés de la nature brute; personne

1. Voir le plan des détroits de Macassar, Gilolo et Pitt, page 25, et la carte des voyages de d'Entrecasteaux *in fine*.

n'était plus stimulé par le désir de connaître les mœurs des naturels des contrées inexplorées. A la gaieté et à l'entrain avaient succédé la lassitude et la tristesse. On ne songeait qu'au retour.

Le 9 octobre, le détroit de Boutoum était franchi, et l'expédition s'arrêta pendant quarante-huit heures dans la ville de ce nom, pour se procurer des vivres frais.

C'est là que d'Auribeau prit la direction du voyage. Il conduisit les frégates à Sourabaya, sur la côte de Java.

Il importait de se rendre rapidement dans un port offrant des ressources suffisantes. Malheureusement, la dysenterie, à la suite du scorbut, sévit sur les équipages et la chaleur accablante ne tarda pas à aggraver le mal.

Le 19, nos navires jetaient l'ancre devant Sourabaya, et M. de Trobriand partit à dix heures du matin, sur le grand canot de l'*Espérance*, pour se rendre à la ville, prévenir le gouverneur de l'arrivée de l'expédition et lui demander l'entrée du port.

Contre toute attente, ce lieutenant de vaisseau ne reparut ni le lendemain, ni les jours suivants. Comment justifier cette absence? La France était-elle en guerre avec la Hollande, et, dans ce cas, à quel parti allait-on s'arrêter? A bord, l'inquiétude était grande. M. Mérite fut envoyé en parlementaire avec cinq hommes d'équipage. Deux jours se passèrent encore sans que cet enseigne pût rejoindre. Le 25, à onze heures du matin, un chef des habitants de Java vint remettre à M. d'Auribeau une lettre de M. de Trobriand l'informant des grands événements survenus en France. Les conditions auxquelles les administrateurs de Sourabaya consentaient à recevoir l'expédition étaient inadmissibles. Devant cette attitude, le commandant réunit les deux états-majors. On tint conseil, et malgré la détresse extrême dans laquelle on se trouvait, il fut décidé, d'un accord unanime, que le lendemain on mettrait à la voile pour atteindre l'Ile de France par la route la moins fréquentée.

Dans la nuit qui devait précéder le départ, M. de Trobriant revint; il annonça que le Conseil supérieur de Batavia avait levé toutes les difficultés et que l'expédition jouirait des avantages et prérogatives accordées généralement aux vaisseaux des puissances amies. Ces offres étant acceptables, les frégates appareillèrent et mouillèrent en rade de Sourabaya le 27 octobre 1793.

Là s'arrête la relation du chevalier de Rossel. La suite des événements a été décrite par E. Jurien de la Gravière[1] dans les *Souvenirs d'un amiral* qu'a publiés son fils, amiral lui aussi. Son récit vif et circonstancié captive l'attention, et ses appréciations, exemptes de parti pris, permettent de réformer certains jugements comme de discerner les responsabilités encourues lors de la désorganisation de l'expédition à la recherche de Lapérouse.

La mésintelligence, qui s'était introduite dans les éléments disparates dont on avait composé les états-majors, s'était accrue par les longues souffrances endurées pendant cette circumnavigation de trois années. Tant que d'Entrecasteaux vécut, sa sagesse et le respect universel dont il était entouré suffirent pour adoucir l'aigreur des esprits.

1. Jurien de la Gravière, né à Gannat (Allier), le 5 novembre 1772, avait débuté sur la *Favorite*, quand d'Entrecasteaux fut chargé de commander l'expédition à la recherche de Lapérouse. Il obtint alors de servir en qualité de volontaire à bord de l'*Espérance* sous les ordres du chevalier Huon de Kermadec. Fait enseigne au cours de cette campagne, il assista à la dissolution de l'expédition, comme nous le verrons dans la suite. Capitaine de frégate en 1798, capitaine de vaisseau en 1803, il se distingua au combat des Sables-d'Olonne (24 février 1809), où sa division composée de trois frégates repoussa les attaques d'une escadre anglaise de six vaisseaux. Contre-amiral en 1817, il reçut le commandement de la station navale du Brésil, puis celui des Antilles. De retour en France, il administra l'arrondissement de Rochefort de 1827 à 1830. Louis-Philippe le fit vice-amiral, pair de France et grand-croix de la Légion d'honneur. Il mourut sous la seconde République à l'âge de 77 ans.

Mais au chef conciliant avait succédé un homme autoritaire et redouté. « M. d'Auribeau, dit Jurien de La Gravière, avait un orgueil intraitable; mais son plus grand malheur avait été de s'engager dans une expédition où ses qualités mêmes devinrent des défauts. La révolution de 1789 venait d'inaugurer le règne des encyclopédistes. Notre commandant n'avait aucune sympathie pour les tendances nouvelles. Il disputait avec humeur son navire aux envahissements de la science, qui venait installer malgré lui des arbres à pain jusque sur la dunette. Les savants dont M. d'Auribeau ménageait si peu la susceptibilité représentaient à bord le parti de la Révolution. La politique associa insensiblement à leurs griefs la plupart des officiers qui n'appartenaient pas à la noblesse, et comme le camp qui attaque est toujours plus ardent que celui qui défend, M. d'Auribeau, à cette époque de notre campagne, n'eût peut-être pas trouvé à bord des deux frégates une seule voix qui osât s'élever en sa faveur. »

Ces divisions n'avaient pas pénétré dans les équipages. Ceux-ci, sentant qu'ils étaient commandés par des hommes de valeur, firent courageusement leur devoir tant qu'ils tinrent la mer.

Les divergences d'opinion s'accentuèrent et s'étendirent, quand on descendit à terre et qu'on apprit soudain la mort de Louis XVI, le triomphe des démagogues et la coalition des monarchies européennes contre la France révolutionnaire.

D'autre part, l'accueil empressé des Hollandais et la sécurité de nos navires à Sourabaya disposèrent les officiers et les matelots à « prendre logement en ville ». La vie étant facile, on put y faire face tout d'abord en vendant le reste des objets d'échange qui avaient été destinés aux sauvages. Cet argent dépensé, on commit l'imprudence de puiser dans le trésor de la Compagnie hollandaise. Nos marins pouvaient se considérer comme solvables, puisque leur traitement, qui depuis le mois de septembre 1791 s'accumulait

dans les coffres de l'Etat, constituait un avoir assez important. Mais alors le crédit de la France était nul; des catastrophes successives avaient entraîné la banqueroute. Dans cette détresse, les seuls gages à offrir aux Hollandais étaient les bâtiments mêmes qui composaient l'expédition.

Le désœuvrement exalta les inimitiés; les états-majors cessèrent d'avoir une table commune et chacun s'en fut vivre à sa guise. Un jour d'Auribeau, usant du droit de décorer les officiers qui s'étaient le plus distingués dans la campagne, remit solennellement trois croix de Saint-Louis, en exigeant le serment de fidélité au roi. — Il paraît qu'il sollicitait en même temps les secours de la Haute Régence pour tenir en respect les équipages des deux corvettes. Le commandant crut la France vaincue et l'émigration près de rentrer bannières déployées dans Paris. « Il ne voulut pas attendre le dernier moment pour manifester ses principes par un acte éclatant. Il trouva malheureusement dans le conseil de la Compagnie, à l'honneur duquel nous étions confiés, une disposition complaisante à écouter ses rapports et un empressement perfide à seconder sa défection. Dans la nuit, des listes de proscription sont dressées. Deux vaisseaux de guerre de cinquante canons et des canonnières entourent nos corvettes; des détachements de troupes parcourent la ville et constituent prisonniers tous les individus dont l'arrestation a été résolue. Au point du jour le pavillon blanc est arboré sur nos bâtiments, qui le saluent de toute leur artillerie »... A dater de ce moment, c'en était fait de l'expédition; on put la considérer comme dissoute (20 février 1794).

La plupart des officiers qui n'appartenaient pas à la noblesse, les savants, et en tête de ceux-ci les naturalistes, furent dirigés par terre sur Batavia pour y être détenus dans les forteresses, tandis que la moitié des équipages fut exilée dans l'intérieur de Java.

Jurien de La Gravière et son ami Beautemps-Beaupré, qui

vivaient ensemble, furent compris dans les proscriptions; mais bientôt d'Auribeau les fit relâcher, et l'enseigne continua son service sur la *Recherche*, trois jours par quinzaine. Par bonheur la bienveillante hospitalité des Hollandais permit aux victimes de ce coup d'État de supporter assez patiemment leur captivité. D'ailleurs, la France, si décriée après les scandales de 1793, avait relevé le gant; elle tenait ses ennemis en respect, et non contente de les refouler au delà de ses frontières, elle les poursuivait jusque dans leurs foyers.

Averti du sort de la *Recherche* et de l'*Espérance*, le gouvernement français réclama d'Auribeau et les malheureux équipages. A cette nouvelle, le chef de l'expédition se rendit à Samarang; il y mourut à la fin de 1794. C'était un de ces cadets de famille, souvent sans scrupules, jamais sans orgueil, dont la Révolution a éteint la race, « race ambitieuse et entreprenante, qui, fière de sa noblesse et impatiente de sa pauvreté, cherchait dans les aventures ou dans les intrigues une fortune digne de son blason... Ces gentilshommes, qui n'avaient que la cape et l'épée, ont fondé nos colonies, peuplé les rangs de notre marine et rempli les pages de notre histoire du récit de leurs prouesses ».



D'Auribeau mort, Rossel devint le chef de l'expédition. Ce lieutenant de vaisseau, qui depuis 1785 avait servi sous les ordres de d'Entrecasteaux, était, après Huon de Kermadec, l'homme le plus apte à prendre le commandement[1]. Nul doute que ce marin aimé et obéi n'eût rassemblé

1. Le chevalier DE ROSSEL (1765-1829) entra dans la marine à 15 ans et fut attaché à d'Entrecasteaux dès 1784. Promu au grade de lieutenant de vaisseau en 1789, il servit sur la *Recherche* puis sur l'*Espérance* jusqu'au jour où le commandement de l'expédition à la recherche de Lapé-

les débris des équipages et ramené nos bâtiments en France, tandis que les journées de Thermidor rendaient confiance aux honnêtes gens. Malheureusement, à l'heure où la direction de l'expédition lui échut, il ne lui restait plus qu'à livrer la *Recherche* et l'*Espérance* à la Compagnie hollandaise comme rançon de ses avances. Celle-ci se chargea de rapatrier nos marins, sans se douter des difficultés insurmontables qu'allait rencontrer le convoi en partance.

L'histoire de ce retour, lent, pénible et brusquement arrêté par la capture des bâtiments hollandais, n'est que le dénouement fatal d'une longue tragédie.

Avant de regagner l'Europe nos marins stationnent à Samarang, puis à Batavia. Deux officiers français meurent dans cette capitale, deux autres arborent la cocarde orange.

Ceux qui, à l'exemple d'hommes tels que Rossel, Saint-Aignan, Trobriant et Jurien de La Gravière, restent fidèles à notre drapeau sans distinction de couleurs, sortent de la rade de Batavia au commencement de janvier 1795, sous pavillon étranger. Le convoi, composé d'une trentaine de bâtiments, n'est escorté que par une seule frégate de l'Etat, l'*Amazone*. Rossel et Trobriant ont pris passage sur l'*Hougly*; Jurien de La Gravière, Longuerue et le commis aux vivres de la *Recherche*, sur le *Dordrecht*; les autres sont disséminés sur différents navires.

A peine a-t-on franchi le détroit de la Sonde qu'il faut mouiller le long de la côte de Sumatra. Un coup de vent subit fait chavirer plusieurs chaloupes montées par les officiers de l'expédition. Saint-Aignan, parfait nageur, réussit

rouse lui échut par suite de la mort de ses chefs. Sans revenir sur le rôle qu'il fut appelé à remplir, notons qu'il rentra en France en 1802. L'Empire lui confia la rédaction du dernier voyage de d'Entrecasteaux. Rossel remplaça Fleurieu au Bureau des Longitudes en 1811, Bougainville à l'Institut en 1812. Il fut en 1821 l'un des fondateurs de la Société de géographie. Ses nombreux travaux et les services signalés qu'il rendit à la navigation lui valurent le titre de contre-amiral honoraire et le poste de directeur du Dépôt général des cartes et plans.

à gagner la terre; Trobriant, moins habile, parvient à saisir deux avirons s'en allant à la dérive; ainsi soutenu il flotte pendant sept heures de nuit, livré aux angoisses de l'agonie, quand une pirogue de Malais l'aperçoit, le sauve et le ramène à son bord. Les équipages hollandais périrent en partie dans cette tourmente qui pouvait mettre le comble aux malheurs des nôtres et ne coûta la vie à aucun Français.

La maladie fut plus funeste que ne l'avait été la tempête. Jurien de La Gravière vit succomber coup sur coup ses deux compagnons d'infortune. M. de Longuerue fut emporté en quelques jours. Le commis aux vivres traîna plus longtemps. Jusque-là il avait résisté aux fatigues de l'expédition, au scorbut, à la dysenterie, au climat meurtrier de Java. Cet employé, qui n'appartenait pas au corps de la marine, vivait assez à l'écart et n'entendait pas la plaisanterie. Un jour un volontaire avait émis l'avis que ce jeune homme au visage imberbe pourrait bien appartenir à la plus belle moitié du genre humain. Il s'ensuivit un duel où les deux champions se comportèrent vaillamment. L'offensé reçut un fort joli coup de sabre sur l'avant-bras, et tout fut dit. Le commis aux vivres qui déployait un courage si viril était cependant... une femme. Jurien de La Gravière nous conte comment il perça ce mystère. « Ce fut seulement la veille de sa mort que, de son propre mouvement, elle me fit un aveu qu'elle n'avait plus aucun intérêt à retenir. Elle me confia en même temps la triste histoire de ses infortunes. Cette histoire n'est pas nouvelle. C'est celle d'une pauvre jeune fille qui, trompée par un séducteur déloyal, avait fui le juste courroux de son père, négociant fort honorable de Versailles. Arrivée à Brest, elle avait abjuré son sexe, et une lettre de recommandation, arrachée par la pitié à la sœur de M. de Kermadec, lui avait fait obtenir le poste de commis aux vivres sur la *Recherche.* » Sa mort fut aussi stoïque que l'avait été sa rude existence de navigateur.

Au bout de quarante jours, les vents devinrent favorables

et permirent à la flotte de sortir du détroit de la Sonde. Le 4 avril 1795, elle entrait dans la baie de la Table. Jurien de La Gravière obtint de quitter le *Dordrecht* pour rejoindre, sur l'*Hougly*, Rossel qui conservait les collections et tous les documents rassemblés pendant la campagne. Après s'être éternisé tant dans ce mouillage qu'à False Bay, ce vaisseau partit si inopinément que Rossel le manqua et dut prendre passage sur le brick de guerre chargé de protéger le convoi. — Resté seul avec M. de Trobriant sur l'*Hougly*, l'auteur des *Souvenirs d'un amiral* arriva rapidement à Sainte-Hélène; mais une division navale anglaise barra la route au navire, qui fut capturé sans la moindre résistance.

A cette époque, en effet, Pichegru avait envahi les Provinces-Unies, et la Hollande, devenue la République batave, était en guerre avec l'Angleterre. Des croiseurs envoyés par S. M. Britannique sur la route du convoi donnèrent la chasse aux retardataires de la flotte hollandaise. Six bâtiments furent atteints. L'obscurité sauva les autres, mais ne les sauva que jusqu'à l'entrée de la Manche, où de nouveaux croiseurs étaient postés. Aucun navire n'échappa, pas même le brick sur lequel Rossel était embarqué. Cette prise causa aux Hollandais une perte de cent cinquante millions environ.

Le commodore Essington fit transporter de l'*Hougly* sur son vaisseau *le Sceptre* tous les documents et toutes les collections provenant du voyage. Au mépris de la garantie de neutralité donnée par le gouvernement de Londres en 1791 et malgré les énergiques protestations de Trobriant et de Jurien de La Gravière, ces reliques furent confisquées, et la France n'en obtint la restitution qu'en 1802. Tandis que cet acte déloyal s'accomplissait, Rossel naviguait dans d'autres parages. Il serait donc absurde de prétendre avec Labillardière que cet officier livra nos collections aux

Anglais. De même que ses compagnons d'infortune, il n'avait eu qu'un but : faire profiter son pays des résultats de la campagne. Pris à la hauteur des Shetland, il dut se rendre à Londres. Au bout de quelques mois de séjour dans cette ville, il aurait vraisemblablement pu obtenir comme Jurien de La Gravière l'autorisation de rentrer en France; mais un sentiment d'horreur le fit reculer devant cette détermination : il venait d'apprendre que sa mère avait péri sur l'échafaud, partageant ainsi le sort de Marie-Antoinette. Pendant six ans, le chevalier de Rossel vécut à l'étranger. Après la paix d'Amiens, il répondit à l'appel du premier consul, qui le chargea de publier la relation de l'expédition à la recherche de Lapérouse.

Les papiers soustraits ne furent rendus que le jour où ils cessèrent d'être utiles à l'Angleterre. Ce n'est un secret pour personne que l'amirauté anglaise se servit des plans de d'Entrecasteaux, dès 1797, pour faire reconnaître nos découvertes de la terre de Nuytz et de la partie sud de la terre de Van Diémen. La lecture attentive du *Voyage aux terres australes pendant les années* 1801 *à* 1803 [1] prouve assez clairement que Bass et Flinders s'inspirèrent des travaux de nos frégates. Nul ne songeait avant l'amiral français à considérer la Tasmanie comme une île distincte de la Nouvelle-Hollande, et c'est en suivant ses indications que les navigateurs anglais signalèrent le détroit de Bass. Sur l'île Bruny, sur le détroit de d'Entrecasteaux, sur la rivière du Nord, en un mot sur toute la côte sud de la terre de Van Diémen et principalement sur la région où fut fondée Hobart-Town en 1804, nous avions des droits acquis en 1792. Nos voisins d'outre-Manche , qui détenaient entre leurs mains la preuve sur laquelle se fondaient nos prétentions, n'eurent pas de peine à prévenir notre installation dans cette magnifique contrée. Pour couper court à toute contestation, le gouver-

1. Londres, 1814, 2 vol. in-4° avec atlas.

neur des Nouvelles-Galles du Sud, exécutant sans doute un ordre venu de haut, embarqua un détachement de troupes coloniales avec mission d'arborer le pavillon britannique à l'embouchure de la Derwent; — or la Derwent aboutit à la rivière du Nord que découvrit et reconnut d'Entrecasteaux en 1793. D'ailleurs, ce fonctionnaire ajoutait avec une naïveté voisine du cynisme qu'il avait pressé le départ de l'expédition pour la terre de Van Diémen « dans la crainte que la France ne songeât à s'y établir ».

Les collections d'histoire naturelle n'avaient pas le même intérêt que les papiers de bord aux yeux de S. M. Britannique; mais leur valeur scientifique était incontestable. Aussi conçoit-on aisément que les savants de l'expédition aient mis une insistance particulière à réclamer ce fruit de leurs travaux. Labillardière nous dit dans sa *Relation*[1] qu'il doit cette restitution à la généreuse intervention du célèbre naturaliste sir Joseph Banks; mais il nous laisse ignorer les détails de cette restitution. M. Ed. Bonnet a retrouvé dans une collection particulière[2] sept lettres autographes qui comblent cette lacune. Elles sont du duc d'Harcourt, de sir J. Banks et du citoyen Labillardière. Ces documents permettent d'établir que le comte de Provence (Louis XVIII) offrit à la reine d'Angleterre les herbiers et autres objets se rapportant à l'histoire naturelle; mais que, sur les entrefaites, le naturaliste français, appuyé par le Directoire, écrivit à son collègue anglais : « ... Mes récoltes en histoire naturelle ont été déposées à la douane; peut-être qu'elles y auront été retenues... Ce serait au grand détriment de la science que des collections faites avec tant de soins passassent dans des mains étrangères. J'avais recueilli abondamment dans tous les genres, afin de ne perdre aucune occasion de me rendre utile. Votre amour pour les sciences

1. Voir *Relation du voyage à la recherche de Lapérouse*, tome II, p. 331, Paris, an VIII, 2 vol. in-4°.

2. Cette collection appartient à M. de Gourio de Refuge.

m'est un sûr garant de tout ce que vous ferez pour m'obliger dans une pareille circonstance[1]. »

Son appel fut entendu; malheureusement les insectes furent presque entièrement détruits dans le trajet du Havre à Paris. Cependant, on doit rendre cette justice à l'Angleterre qu'elle se prêta de fort bonne grâce à cette restitution et qu'il ne dépendit pas d'elle que les caisses expédiées ne fussent pas arrivées intactes à destination[2].

Parmi les échantillons de bois et les objets intéressant la minéralogie, beaucoup furent égarés; d'autres ne parvinrent pas jusqu'en Europe, comme le prouve la correspondance de La Haye, jardinier-botaniste de la *Recherche*[3]. Ce savant, qui avait recueilli aux îles des Amis un certain nombre d'arbres à pain, réussit à les transporter de Sourabaya, où il resta jusqu'au 20 février 1794, à Samarang, puis à Batavia, « le tombeau des Européens ». Parti de cette ville au mois de janvier 1797 avec une division navale française, il se rendit à l'Ile de France. Là, il confia « au citoyen Cérée, intendant du Jardin de la République, des spécimens en

1. Paris, 25 germinal an IV (14 avril 1796).

2. Dans les autographes de M. de Gourio de Refuge se trouve une *Notice des collections d'objets d'histoire naturelle qui ont été enlevées au citoyen Labillardière.* Elle contient l'énumération suivante : « 22 caisses à biscuit toutes remplies de plantes sèches avec des descriptions et des observations...; 8 boettes d'insectes toutes très remplies; 6 boettes de fer blanc ; elles sont très remplies d'oiseaux; il y a aussi un petit kangourou de la Nouvelle-Hollande; 2 boccaux en verre blanc remplis de reptiles, de poissons et d'insectes ; 3 boccaux remplis de fleurs à analyser, renfermées dans des sachets de toile, et conservées dans l'esprit de vin affaibli; 1 boette en feuilles de Pandanus remplie de coquillages ; beaucoup d'échantillons de bois; des morceaux intéressants de minéralogie pris dans tous les endroits où nous avons relâché, beaucoup d'objets à l'usage des habitants des mers du Sud; 11 arbres à pain pris à Tongatabou et autant de tronçons restés à Samarang dans l'île de Java; une grande caisse de plantes sèches et autres objets, remise à notre départ du cap de Bonne-Espérance, au commencement de 1792, à Guy père, cy-devant agent de la Nation française. » Paris, 13 germinal an IV.

3. Cette correspondance manuscrite est conservée aux archives du Dépôt des cartes et plans, vol. 105[5].

nombre suffisant pour être multipliés et répandus en peu de temps dans toutes les habitations des deux colonies[1]. » Il rapporta lui-même en France ce qui lui restait de ses collections, le 21 messidor an V.

Par une sorte de fatalité, tous les membres de l'expédition de d'Entrecasteaux eurent leur odyssée après la mort de leur chef. Les uns succombèrent à la tâche; d'autres, séduits par les offres alléchantes des Hollandais, prirent du service dans les Moluques; mais leur défection ne leur porta pas bonheur : ils périrent misérablement. Plusieurs furent proscrits; enfin les plus heureux n'évitèrent les naufrages que pour tomber dans les mains des Anglais, ou bien, errant à l'aventure, ils passèrent par mille vicissitudes avant d'atteindre le pays natal.



L'acte de décès du chevalier Bruni d'Entrecasteaux, dressé par le lieutenant de vaisseau de Rossel, fut confirmé à Brest le 29 floréal an VI. Cet extrait mortuaire est ainsi conçu : « Le chef des bureaux civils de la marine certifie que le citoyen Dentrecasteaux, contre-amiral, embarqué sur la frégate de la République française la *Recherche*, commandée par lui-même, est mort à bord, à la mer, le vingt juillet mil sept cent quatre-vingt-treize (*vieux style*)[2]. »

D'après cette pièce, dont la forme seule diffère de la rédaction adoptée par de Rossel, le navigateur mourut *contre-amiral*. Il n'est donc pas surprenant que le chevalier de Fréminville, Jurien de la Gravière et, à leur suite, tous ceux qui ont décrit le voyage à la recherche de Lapérouse aient pris acte de cette déclaration sans pousser plus loin leurs investigations.

1. Lettre de Lahaye au citoyen Fleurieu, 9 germinal an V (*ibid.*).
2. Archives de la Marine; d'Entrecasteaux, dossier personnel.

Une lettre datée du 9 brumaire an XIII et conservée aux archives du ministère de la Marine éveilla notre curiosité. Son auteur, M. Colavier d'Albizzy, sollicitait du gouvernement la restitution d'une somme de trente-cinq mille livres, provenant d'appointements dus au *vice-amiral* d'Entrecasteaux [1].

Vérification faite, cette qualification de vice-amiral était parfaitement justifiée.

On se souvient que la loi du 15 mai 1791 « abolissait l'ancien corps de la marine, pour le recréer aussitôt sur de nouvelles bases [2]. » Six places de contre-amiraux furent accordées à des capitaines de vaisseaux, parmi lesquels se trouvait le commandant de la *Recherche*. D'autre part, un article spécial stipulait qu'un tiers des places resterait vacant, et cette disposition s'appliqua à tous les grades. Or, le 1er juillet 1792, Louis XVI, s'appuyant sur cette disposition législative, arrêta une liste de vice-amiraux où figura le nom de d'Entrecasteaux. Pour s'en convaincre, il suffit de se rapporter à la *Liste générale des officiers de la marine*, 1791-1795 ; t. Ier, année 1792.

Ni le chef de l'expédition ni les officiers placés sous ses ordres n'eurent connaissance de cette nomination. D'Entrecasteaux mourut avant que la nouvelle pût lui être transmise ; en conséquence, son acte de décès ne mentionne pas le grade auquel il venait d'être élevé. La triste fin de l'expédition et la gravité des événements qui surgirent en France après la chute de la monarchie suffisent à expliquer comment cette promotion fut oubliée par les uns et ignorée des autres. Lors de la capture de la flotte hollandaise par l'Angleterre, l'acte rédigé à bord de la *Recherche* fut communiqué à Brest et transcrit servilement, dans ses parties essentielles, par le chef des bureaux civils de la marine. Il

1. Voir archives de la Marine; d'Entrecasteaux; dossier personnel.
2. Voir ci-dessus, p. 86.

fut classé tel quel dans les cartons du ministère, et personne ne songea à mettre en doute l'exactitude d'un document authentique dont la valeur paraissait incontestable [1].

En accordant, pour ainsi dire coup sur coup, le grade de contre-amiral et celui de vice-amiral au chevalier Bruni d'Entrecasteaux, Louis XVI a répondu au vœu du pays et rendu justice aux mérites d'un des navigateurs qui honorent le plus la marine française.



Parmi les hommes dont notre histoire a le droit de s'enorgueillir, les uns se sont illustrés par des actions d'éclat, les autres se sont distingués par l'importance et la multiplicité des services rendus. Ceux-là nous ont donné la gloire, ceux-ci la puissance. Les uns et les autres ont fait la patrie grande. Cependant la postérité, qui exalte à juste titre les hauts faits, oublie trop facilement les bienfaits. Si d'Entrecasteaux avait remporté une grande victoire, personne en France n'ignorerait son nom ; mais il n'eut pas cette fortune, et la renommée le délaissa.

Le hasard, qui servit tant de généraux et de navigateurs, semble prendre à partie ce personnage, dont la valeur défie les caprices du sort.

Pendant sa jeunesse, il combat vaillamment ; ses chefs sont unanimes à reconnaître son courage et son savoir, mais il cherche en vain l'occasion de s'illustrer par un fait d'armes.

Plus tard, sa clairvoyance, son discernement, sa droiture le désignent à l'attention du ministre de la Marine pour

1. Nos recherches sur ce point ont été facilitées par MM. les archivistes de la Marine et nous adressons tout particulièrement nos remerciements M. Durassier, qui, sur la demande de la Société de Géographie, a mis à notre disposition tous les documents qui pouvaient avancer et compléter notre travail.

prendre la direction des ports et arsenaux sous les ordres de M. de Fleurieu... Malheureusement, des circonstances impérieuses et étrangères à sa carrière, le déterminent à renoncer à une position qui l'eût porté aux plus hautes fonctions.

Sur sa demande, il part au loin. Dans son commandement de la station navale de l'Inde, puis à Canton, enfin dans son gouvernement des Mascareignes, il met en œuvre toutes les ressources d'une intelligence féconde et d'une âme bien trempée. Il se révèle navigateur hors ligne, négociateur perspicace, administrateur prévoyant. Partout où on l'emploie, il s'acquitte supérieurement de sa tâche. Là il signale des courants inconnus où tout autre que lui aurait perdu son navire ; ici, il fraye à contre-mousson une route nouvelle. Grâce à lui, la navigation de l'océan Indien et des mers de Chine est facilitée. En même temps, il réorganise l'administration des îles de France et Bourbon et signale les nécessités de notre politique extérieure... Pourtant, des dénonciations calomnieuses le visent sans l'atteindre ; il revient en France et n'obtient pas au retour la situation d'officier général à laquelle tant de services lui donnent un droit indiscutable.

A Brest, où il commande le *Patriote*, des troubles surgissent, et des hommes que les dissentiments politiques aveuglent mettent en question le courage de ce héros qui risqua cent fois sa vie et dont le seul tort est de se dire tout simplement Français, alors qu'à droite comme à gauche chacun s'abandonne déjà à la rancune ou à la haine.

Mais voilà qu'une expédition s'organise pour voler au secours de Lapérouse ; elle sera utile à la civilisation, à la science et à la patrie. Il faut pour la diriger un homme qui soit à la fois chef respecté, marin intrépide, navigateur consommé, savant distingué. D'Entrecasteaux, sur lequel tous les regards convergent, possède cet ensemble rare. Une fois encore il se dévoue. Louis XVI lui remet son

brevet de contre-amiral. Pendant deux années il sillonne les mers et fouille l'Océanie. Il fixe la position de Vanikoro, sans pouvoir trouver le lieu où sombrèrent la *Boussole* et l'*Astrolabe*. Ainsi le but principal de son voyage, que seul le hasard eût pu lui faire découvrir, n'est pas atteint.

En revanche, ce qui dépend du commandement réussit au delà de toute espérance. Avant les explorateurs français, Cook visita l'Océanie, sorte de continent austral que je ne sais quelle perturbation du globe paraît avoir jadis rompu, morcelé et sur certains points pulvérisé. Il fut le moissonneur; après lui, force fut de glaner. Néanmoins d'Entrecasteaux fait encore des découvertes et complète les magnifiques travaux du capitaine anglais. Mais la mort le surprend au moment où il compte rapporter en France les précieux résultats de sa campagne.

Sans cette perte irréparable, nous aurions pu affirmer nos droits sur le sud de la terre de Van Diémen; Bass et Flinders n'auraient pas connu les raisons sur lesquelles s'appuyait notre marin pour établir que cette terre était une île et non une partie intégrante de la Nouvelle-Hollande; le gouverneur des Nouvelles-Galles du Sud n'aurait pas promené le pavillon britannique à l'embouchure de la Derwent.

Voilà ce qui aurait dû être; on sait ce qui fut. L'expédition se désagrégea ; nos navires servirent de rançon à la Hollande, les papiers, documents et collections devinrent la proie de l'Angleterre, et non loin de l'île Bruni, presque à l'entrée du canal d'Entrecasteaux, Hobart-Town s'édifia.

De ce que la France ne fut pas en mesure de profiter des résultats du voyage, il n'en demeure pas moins que ces résultats ont été obtenus par notre navigateur au prix de sa vie. D'Entrecasteaux a tout fait pour augmenter le patrimoine de son pays. Sa tâche, il l'a accomplie vaillamment jusqu'au bout. Que peut-on lui demander de plus? Est-ce lui qui alluma le feu de la discorde dans les états-majors et les

équipages? Il fut, au contraire, le chef le plus conciliant comme le plus respecté. Et d'ailleurs, la métropole, si grande dans sa lutte contre l'étranger, n'était-elle pas, en 1793, le théâtre de la plus lamentable des guerres civiles? Quel homme alors eût été capable de remonter le courant qui entraînait la France dans le tourbillon révolutionnaire? Il s'agissait bien de l'Océanie!

Pendant la Terreur, sous le Directoire, après Thermidor et Brumaire, pendant l'Empire enfin, la vie politique se concentra en Europe, sur nos frontières, à Paris. Plus n'était question d'étendre nos conquêtes pacifiques aux antipodes. Nous défendions nos foyers et, la rage au cœur, nous poursuivions jusque dans leurs derniers retranchements nos ennemis coalisés.

Dans de telles conditions, l'œuvre de l'expédition à la recherche de Lapérouse devait fatalement péricliter. Mais encore une fois, cette œuvre honore l'homme qui a su l'accomplir, et nous sommes tenus de la considérer avec reconnaissance et respect.

Au surplus, si les services que l'amiral rendit dans son dernier voyage n'ont pas été utilisés par le pays, ils profitèrent grandement à la science et à la navigation.

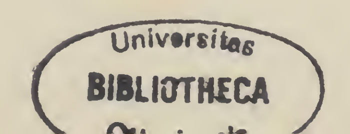
Sous la conduite de ce Mentor, des savants pénétrèrent dans les contrées inexplorées; là, ils recueillirent sur les hommes et sur les choses, sur les races et sur le sol mille indications précieuses qui ont élargi le domaine de nos connaissances.

En rectifiant les itinéraires de ses devanciers, en ouvrant des routes nouvelles, en fixant la position d'une infinité de récifs, le marin assura la sécurité de la navigation. Par ses reconnaissances innombrables, par des relèvements précis, il fut l'un des principaux auteurs de la carte de l'Océanie. A ce point de vue, les travaux qu'il exécuta au sud de la Tasmanie, en Nouvelle-Calédonie et sur la côte nord de la Nouvelle-Guinée sont et resteront des modèles.

Oublié, ou peu s'en faut, par ses contemporains, d'Entrecasteaux recouvrera-t-il, un siècle après sa mort, la place qui lui revient parmi les célébrités françaises ? La décision qu'a prise dernièrement le ministre de la Marine de faire baptiser un croiseur en construction du nom de d'Entrecasteaux [1] nous permet d'espérer que cet acte de justice est sur le point d'être accompli. De son côté, la Société de Géographie vient de célébrer en séance solennelle le centenaire de l'illustre navigateur. Avec son président [2], nous applaudirions à toute initiative qui aurait pour but d'élever un monument à la mémoire de d'Entrecasteaux.

1. Le nom de d'Entrecasteaux avait été donné déjà à un navire de seconde classe de la marine impériale. Le grand croiseur, auquel il est aujourd'hui destiné, sera le digne rival du *New-York*, du *Rurik* et du *Blake*, qui appartiennent, le premier aux États-Unis, le second à la Russie, le troisième à l'Angleterre. C'est à la Société des forges et chantiers qu'est confiée la construction.

2. Voir *Comptes rendus* des séances de la Société de Géographie, n° 16 17 novembre 1893, présidence de M. Cheysson, vice-président de la Société.



INDICATION DES SOURCES

MANUSCRITS

Archives du ministère de la Marine : *Dossier personnel de d'Entrecasteaux; ses états de service. Campagne de* 1786-1787.

Archives du Dépôt général de la marine : *Station navale de l'Inde, voyage à contre-mousson de l'Inde en Chine, voyage à la recherche de Lapérouse.*

Archives coloniales : *Gouvernement des îles de France et de Bourbon, correspondance générale.*

Archives du ministère des Affaires étrangères : *Asie*, 1784-1786, 1787-1791; *Angleterre*, 1791.

Registre des lettres de d'Entrecasteaux, 1787-1789, appartenant à M. de Lubac.

IMPRIMÉS

Histoire héroïque de la noblesse en Provence. Avignon, 1776, t. I (vol. in-4).

Le *Moniteur* de 1791.

Mémoires secrets de Bertrand de Molleville. Paris-Londres, 1794, 3 vol. in-8.

Voyage à la recherche de Lapérouse par le citoyen Labillardière (ci-devant de La Billardière). Paris, an VIII, 2 vol. in-4 et Atlas in-fol.

Voyage de d'Entrecasteaux envoyé à la recherche de Lapérouse, par de Rossel. Paris, Imprimerie impériale, 1808, 2 vol. in-4 et Atlas in-fol. par Beautemps-Beaupré, *ibid.*, 1807.

Nouvelle Relation du voyage à la recherche de Lapérouse, par le chevalier de Fréminville. Brest, 1838, 1 vol. in-8.

Voyage of H. M. S. Rattlesnake, par J. Maggillivray. London, 2 vol. in-8 (Bibliothèque du Muséum d'histoire naturelle).

Bass et Flinders (itinéraires).

Voyage de Moresby : Discoveries New-Guinea and d'Entrecasteaux islands (Bibliothèque du Muséum d'histoire naturelle).

Voyage pittoresque autour du monde, par Dumont d'Urville. Paris, 1844, 2 vol. in-4.

Les Rues d'Aix, par Roux Alphérand. Aix, 1848, vol. in-8 (t. II).

Notice sur M. Beautemps-Beaupré, par Frédéric Chassériau. Paris, 1851, broch. in-8.
Souvenirs d'un amiral, par Jurien de la Gravière. Paris, 1860, 2 vol. in-12.
Histoire de la ville et du port de Brest. Brest, 1864, 3 vol. in-8.
Gloires maritimes de la France, par A. Doneaud et P. Levot. Paris, 1866, 1 vol. in-8.
Les Grands Hommes de la France, par E. Gœpp et L. Cordier. Paris, 1873, 1 vol. in-8.
Centenaire de Lapérouse, *Bulletin* de la Société de Géographie, avril 1888.
Une Expédition oubliée à la recherche de Lapérouse, par Gabriel Marcel. Paris, 1888, broch. in-8.
Les Collections de l'expédition envoyée à la recherche de Lapérouse, par M. Ed. Bonnet. Paris, 1891, broch. in-8.
Le Contre-amiral Dumont d'Urville, par le baron Hulot, broch. in-8, publiée par la Société de Géographie. Paris, 1892.
Comptes rendus de la Société de Géographie. Année 1894, nos 16 et 17.
Biographie universelle de Michaud, *Nouvelle Biographie universelle* de Firmin Didot, etc.

VOYAGES DE D'ENTRECASTEAUX
1785-87 ; 1791-93
par le baron Hulot
1893

----- Route de la Résolution (*de France dans l'Inde, 1785-86 ; de l'Inde en Chine, 1786-87 ; voyage à contre-mousson.*)

——·—— Route de la Recherche (*1791-93, voyage à la recherche de La Pérouse.*)

EUROPE — ASIE — AFRIQUE — OCÉAN ATLANTIQUE — GRAND OCÉAN — OCÉANIE — MER DES INDES — NOUVELLE-HOLLANDE — INDE

Brest (9 Mai 1785, 26 Fév. 1790, 29 Sept. 1791) — Ste Croix de Ténériffe — Ligne équinoxiale — Tropique du Capricorne — LA RÉSOLUTION — LA RECHERCHE & L'ESPÉRANCE — 15 Janv. 1792, Baie de la Table — Cap de Bonne-Espérance — False Bay 14 Avril 1785 — Bie de Lagoa — Madagascar — Bourbon — Ile de France — Pt Louis, 20 Oct. 85 — Banc Nazareth — Banc Saya — Banc St Michel 27 Octobre 1785 — Iles Séchelles — Malabar — Coromandel — Pondichéry 5 Mai 1786, Avril 1787 — Trinquemale 22 Oct. 1786 — Ceylan — Colombo — Malacca — Sumatra — Bankoelen 26 Décemb. 85 — Batavia — Java — Sourabaya — Canton 13 Févr. 1787 — Macao 7 Févr., 3 Mars 87 — Cambodge — Tourane — Pte Sapate — Pte Condor — Tringani — Formose — 28 Janv. 87 — LA RÉSOLUTION & LA SUBTILE — 19 Janv. — Luçon — Iles Philippines — Iles Mariannes — Bornéo — Célèbes — Gilolo — Moluques — Détr. de Dampier — Amboine — Boutoum 20 Oct. 92 — Nouv. Guinée — Arch. de la Nlle Bretagne — Nlle Irlande — Iles Bougainville — Arch. Salomon — Ile des Contrariétés — Arch. de Ste Cruz 21 Mai 93 — Vanikoro — Arch. du St Esprit — Havre de Balade, 8 Mai 93 — Nouv. Calédonie 22 Juin 92 — I. des Pins — I. Rossel, 11 Juin 1793 — Ile Hugon — Récifs d'Entrecasteaux — Iles d'Entrecasteaux — Iles des Amis — Ile Tonga-tabou Avril 93 — Ile Raoul — 11 Mars 93 — Cap Leeuwin — Terre de Nuyts — Pte d'Entrecasteaux — Be de l'Espérance — Arch. de la Recherche 1er Janv. 1793 — Tre de A. Van Diémen — Ile de Bruny — Port de l'Espérance — Be de la Recherche, 20 Janv. 93 — Dd d'Entrecasteaux — NOUV. ZÉLANDE — Ile Amsterdam, 28 Mars 92 — Ile St Paul

J. Hansen

NOTA : Les itinéraires de 1785 et de 1791 n'ont pas été reconstitués entre Brest et le cap de Bonne-Espérance.

Lib.-Imp. réun. — 1894.



TABLE DES MATIÈRES

TABLE DES CARTES ET PORTRAITS

1893. — L.-Imprimeries réunies, B, rue Mignon, 2. — MAY et MOTTEROZ, direct.

